



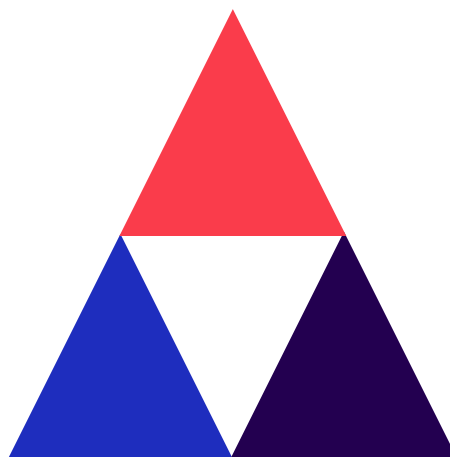
Organisation
internationale
du Travail



► STCMLC/2025

► Rapport final

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
I. Introduction	5
II. Composition de la Commission tripartite spéciale	5
III. Déclarations liminaires	6
IV. Propositions d'amendement au code de la MLC, 2006	13
V. Vote de la Commission tripartite spéciale sur les sept propositions approuvées d'amendement au code concernant les règles 1.4, 2.1, 2.4, 2.5, 4.3, 4.4 et 5.1 de la MLC, 2006	65
VI. Échange d'informations sur la mise en œuvre de la MLC, 2006	66
VII. Examen des projets de résolution	69
VIII. Autres questions	75
IX. Clôture de la réunion	80

Annexes

I. Résultats détaillés du vote	83
II. Résolution sur la prorogation du mandat du groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI	104
Résolution sur la reconnaissance des gens de mer comme étant des travailleurs clés	105
Résolution portant amendement à la convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle qu'amendée, en vue de refléter les amendements à la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, relatifs à la permission à terre, adoptés à la cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale de l'OIT	106
Résolution relative à la convocation d'une 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 aux heures de travail et aux heures de repos	107

► I. Introduction

1. À sa 318^e session (juin 2013), le Conseil d'administration du Bureau international du Travail (ci-après, le «Bureau» ou «BIT») a institué une Commission tripartite spéciale (ci-après, «la commission»), conformément à l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), qui dispose ce qui suit: «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». À sa 346^e session (octobre-novembre 2022), le Conseil d'administration a décidé que la cinquième réunion de la commission aurait lieu du 7 au 11 avril 2025, au siège de l'Organisation internationale du Travail (OIT), à Genève. Le présent rapport a été rédigé par le Bureau.

► II. Composition de la Commission tripartite spéciale

2. Conformément au paragraphe 2 de l'article XIII, de la MLC, 2006, la commission se compose 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». En outre, conformément au paragraphe 3 de l'article XIII, «[l]es représentants gouvernementaux des Membres qui n'ont 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». La réunion de la commission a rassemblé 280 représentants gouvernementaux, 37 représentants des armateurs et 41 représentants des gens de mer. En outre, des observateurs de plusieurs organisations intergouvernementales et d'organisations non gouvernementales internationales, ainsi que des parties intéressées ont également assisté à la réunion. La liste des participants est jointe au présent rapport.
3. Le bureau de la Commission tripartite spéciale est composé comme suit:

Présidence:	M. Martin Marini (membre gouvernemental, Singapour)
Vice-présidence:	M. Haakon Storhaug (représentant gouvernemental, Norvège)
	M. Tim Springett (armateurs)
	M. Mark Dickinson (gens de mer) ¹
4. Le bureau de la commission a été nommé en 2022 pour un mandat de trois ans. La commission a pris note du remplacement, en septembre 2023, de M. Max Johns par M. Tim Springett à la vice-présidence du groupe des armateurs. Au cours des discussions, le **vice-président du groupe des armateurs** a rendu hommage au travail remarquable accompli par M. Max Johns pendant toutes les années où il a représenté les armateurs et la commission a salué la contribution de ce dernier à ses travaux.

¹ M. Mark Dickinson ne pouvant être présent le dernier jour de la réunion, M^{me} Sascha Meijer l'a remplacé le vendredi 11 avril 2025.

5. La commission a mis en place un Comité de rédaction, chargé de revoir les propositions d'amendement au code de la MLC, 2006. Ce comité est composé comme suit:

Gouvernements:	M. Philip Edwards (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord), M. Matthieu Piron (France) et M. Nereo Arranz Coca (Espagne)
Armateurs:	M. Peter Williams, M ^{me} Hilde Peeters et M ^{me} Emmy Ramirez
Gens de mer:	M. José Cristian Castaño Fernández, M. Thierry Leguevel, M. Charles Boyle

► III. Déclarations liminaires

6. **Le président** souhaite la bienvenue aux plus de 400 personnes qui participent à la réunion, sur place ou à distance. Plus particulièrement, il remercie de leur présence M^{mes} Manuela Tomei, Sous-directrice générale du BIT, pôle Gouvernance, droits et dialogue, et Corinne Vargha, représentante du Secrétaire général. Il félicite également M. Haakon Storhaug pour son élection en tant que nouveau vice-président gouvernemental de la commission.
7. **M^{me} Manuela Tomei** (Sous-directrice générale) souhaite la bienvenue aux délégués issus de près de 80 pays et dont la participation à la commission témoigne de l'importance qu'ils accordent au mécanisme établi pour suivre en permanence l'application de la MLC, 2006, et de la portée des questions à l'examen. La réunion se déroule à un moment où le monde fait face à une conjonction de crises multiples, alors que de nombreux pays et peuples souffrent des effets dévastateurs de la guerre, de l'insécurité sur le marché du travail et du changement climatique, et que la valeur du multilatéralisme et de la coopération entre pays est remise en question. Tout cela n'est pas sans conséquence pour le secteur des transports maritimes et pour les gens de mer. En décembre 2024, la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations de l'OIT (ci-après, «la commission d'experts») a pris note avec une profonde préoccupation de l'impact sur la protection des gens de mer de situations telles que la pandémie de COVID-19, la guerre en Ukraine et les attaques contre des navires de la marine marchande en mer Rouge. Elle s'est par ailleurs félicitée de l'adoption par le Conseil des droits de l'homme des Nations Unies, en juillet 2024, d'une résolution sans précédent sur la promotion et la protection de l'exercice des droits humains par les gens de mer. Dans ce contexte, il est très important de rappeler que le Directeur général du BIT a plaidé en faveur d'un nouveau contrat social pour le secteur des transports maritimes, fondé sur un dialogue social solide, la protection des droits au travail, une «transition juste» vers une économie verte et une approche centrée sur l'humain de l'utilisation des nouvelles technologies. Cet appel a été relayé par la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et par le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI). La Sous-directrice générale rappelle que la MLC, 2006, est la pierre angulaire de la protection des droits des gens de mer. À cet égard, elle se félicite de la 110^e ratification de la MLC, 2006, à la suite du dépôt par l'Équateur de son instrument de ratification de la convention la semaine précédente. Ce chiffre est une avancée majeure pour l'OIT et pour le secteur maritime tout entier. L'OIT continue d'encourager ses États Membres à ratifier et à appliquer la convention, et ne doute pas de la réalisation prochaine de l'objectif de 150 ratifications de la MLC, 2006, objectif fixé par les gens de mer et les armateurs. Le secteur des transports maritimes et les gens de mer jouent un rôle fondamental dans le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement. Il est essentiel de veiller à la protection efficace et au renforcement des droits des gens de mer pour les maintenir dans l'emploi, ainsi que pour attirer et recruter de nouveaux marins dans le secteur, en particulier des femmes et des jeunes. L'ordre du jour de la

commission est ambitieux et comprend entre autres l'examen d'amendements extrêmement importants, notamment sur la protection contre la violence et le harcèlement à bord des navires. Au nom du Directeur général du BIT en déplacement, l'oratrice souhaite aux participants une réunion constructive et fructueuse afin de parvenir à un accord sur les dispositions nécessaires pour améliorer la protection des gens de mer dans le monde entier et assurer des conditions équitables pour des armateurs responsables.

8. **La représentante du Secrétaire général** souhaite la bienvenue aux participants et aux membres du bureau de la commission et remercie M. Hirashima, du gouvernement du Japon, d'avoir assuré l'intérim à la vice-présidence gouvernementale pendant quelques mois. Elle rend hommage à l'esprit de coopération qui a toujours prévalu au sein de la commission, notamment grâce aux réunions régulières de son bureau depuis la dernière réunion de la commission pour discuter de nombreuses questions liées au fonctionnement de la MLC, 2006, et aux travaux 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 (ci-après, le «Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI»). Elle salue également chaleureusement l'étroite coopération entre l'OIT et l'OMI, qui est essentielle pour remédier efficacement aux nombreuses difficultés auxquelles sont confrontés les gens de mer. Outre les dix États Membres qui ont ratifié la convention depuis la dernière réunion de la commission en 2022, plusieurs autres pays semblent également envisager une ratification. Il est important de noter à cet égard qu'il est prévu que toutes les conventions maritimes de l'OIT adoptées avant la MLC, 2006, sauf une, soient abrogées en 2030; tous les États Membres qui sont liés par ces conventions seront encouragés à ratifier la MLC, 2006, pour éviter toute lacune dans la protection des gens de mer. Si la ratification de la MLC, 2006, est évidemment une étape très importante, sa pleine application, tant en droit que dans la pratique, est fondamentale pour garantir une mise en œuvre harmonieuse dans le monde entier. Elle note que M^{mes} Lia Athanassiou et Deborah Thomas-Felix, toutes deux membres de la commission d'experts, suivront les travaux de la Commission tripartite spéciale avec un grand intérêt. En effet, comme la commission d'experts l'a fait remarquer, si des efforts remarquables ont été déployés pour adopter des législations qui donnent effet aux dispositions de la convention, il reste éminemment difficile de garantir que la protection prévue par la MLC, 2006, devienne une réalité pour tous les gens de mer. À cet égard, le fonctionnement de la Commission tripartite spéciale reste une source d'inspiration pour d'autres secteurs et, plus largement, pour les activités normatives de l'OIT et ce, pour deux raisons principales. Premièrement, grâce au dialogue social, les membres de la commission ont réussi à faire face aux nouvelles réalités à mesure qu'elles émergeaient; ils se sont ainsi acquittés efficacement du mandat de la commission et ont veillé à ce que la MLC, 2006, reste un instrument réactif et à jour. Deuxièmement, grâce à ses caractéristiques novatrices et uniques, qui ont résisté à l'épreuve du temps, la MLC, 2006, est aussi une source d'inspiration pour la politique normative de l'OIT en matière de travail. Rappelant l'importance du secteur maritime dans le monde, les discussions, les décisions et les initiatives de la commission contribueront à renforcer la coopération et l'action nécessaires à un développement durable du secteur s'appuyant sur des conditions de travail décentes pour les gens de mer.
9. **Le vice-président du groupe des gens de mer** souligne l'importance de la commission qui donne aux partenaires sociaux et aux gouvernements l'occasion d'examiner des thèmes cruciaux en vue d'améliorer les conditions de travail et de vie des gens de mer dans le monde entier. Pour un marin, la MLC, 2006, est son passeport vers un travail décent. L'intervenant salue les préparatifs auxquels le Bureau a procédé pour que cette réunion puisse, une fois de plus, montrer que le voyage vers le travail décent n'est pas encore arrivé à son terme. La commission poursuit ses efforts pour continuer d'améliorer les normes minimales établies dans la convention, mais aussi pour s'appuyer sur les normes convenues lors des précédentes réunions de la commission et les compléter. Le mandat de la commission est sans ambiguïté: elle doit examiner la MLC, 2006, en

tant qu'instrument vivant qui, pour reprendre les mots du Président de la session de la Conférence internationale du Travail (ci-après, «la Conférence») qui a adopté la convention en 2006, incarne «la volonté de disposer d'une procédure d'amendement simplifiée et rapide, garantissant l'adaptation dans le temps de la convention sur le travail maritime aux évolutions du secteur». Le préambule de la convention énonce également clairement ce concept et indique que l'instrument doit être «facile à mettre à jour». En procédant à un examen continu de la MLC, 2006, la commission aide à garantir que les normes de l'OIT s'adaptent véritablement aux exigences de la situation mondiale, et que la convention continue de régir les conditions de vie et de travail des gens de mer, et s'ajuste aux progrès du secteur. Cependant, la tâche ne sera pas aisée puisque 16 propositions d'amendement ont été soumises pour examen. Le groupe des gens de mer se réjouit à la perspective de travailler avec toutes les parties pour s'assurer que les travaux de la commission portent leurs fruits, surtout sur des questions où les positions pourraient être quelque peu divergentes. Le secteur maritime est confronté à une crise des compétences. Aucun marin ne s'engagerait dans un secteur fragmenté et incapable de promouvoir des valeurs de décence et d'équité, et où les abus sont fréquents, la fatigue omniprésente et la criminalisation des gens de mer courante. Si l'OMI concentre ses activités sur les mécanismes techniques visant à soutenir la décarbonation, l'OIT, au travers de la MLC, 2006, doit veiller à ce que les gens de mer n'aient pas à payer pour le perfectionnement et l'actualisation de leurs compétences, et à ce que leur emploi et leur bien-être ne soient pas sacrifiés. Il revient donc à la commission d'adopter des mesures cohérentes et déterminées pour améliorer les normes minimales que les travailleurs d'autres secteurs tiennent pour acquises. Elle doit démontrer que ses membres ne prennent pas à la légère les défis auxquels le secteur est confronté en poursuivant la chasse aux mauvais armateurs, en dénonçant les situations où la convention n'est pas appliquée et en adoptant les mesures nécessaires pour inspirer les générations futures. Il faut leur montrer que le secteur maritime peut offrir des carrières épanouissantes où il est possible de bénéficier de permissions à terre et d'un rapatriement jusqu'au domicile, qu'il ne tolère pas la violence sur le lieu de travail ni aucun acte d'intimidation ou de harcèlement, y compris de harcèlement sexuel, et qu'il respecte comme il se doit les heures de travail et de repos des gens de mer pour ne pas porter atteinte à leur santé et à leur sécurité. La discussion doit porter sur la construction de fondations pour un secteur juste et prospère, prêt à épouser l'évolution technologique, à progresser en matière de décarbonation et de protection de l'environnement, et à investir dans le renouvellement des flottes et l'amélioration de la sécurité, en accordant toute l'attention voulue aux gens de mer et aux professionnels du secteur maritime, qui, en tant que travailleurs clés, permettent aux chaînes d'approvisionnement mondiales de continuer de fonctionner, comme la pandémie de COVID-19 l'a clairement mis en évidence. Pour le groupe des gens de mer, la Commission tripartite spéciale est un partenariat au sein duquel des discussions sensibles ont lieu, mais où des solutions sont trouvées pour faire progresser le secteur. Il ne peut en être autrement. Il faut parvenir à des résultats concrets pour montrer au monde que le secteur des transports maritimes ne forme qu'un et appuie les changements nécessaires à son évolution. Le groupe des gens de mer est parfaitement conscient des défis à relever et prêt à travailler avec toutes les parties pour transformer ces difficultés en opportunités et montrer l'exemple en œuvrant en faveur d'une transition juste, de la reconnaissance du statut de travailleur clé et de la réalisation des droits fondamentaux des gens de mer à un milieu de travail sûr et salubre et, par conséquent, en progressant dans l'élaboration d'un nouveau contrat social pour les gens de mer. Enfin, le vice-président du groupe des gens de mer fait part de sa solidarité envers le personnel du BIT touché par les récentes interruptions de projets de l'OIT et espère que d'autres sources de financement pourront être trouvées pour poursuivre ces travaux essentiels.

10. **Le vice-président du groupe des armateurs** fait également part de son soutien et de sa solidarité envers le personnel du BIT après l'annonce de la suppression du financement de 41 projets. Il salue la valeur considérable du travail souvent invisible que les équipes dévouées du BIT accomplissent et espère qu'une autre source de financement pourra être trouvée, au moins pour permettre à ces projets d'être menés à bien. Pour ce qui est des travaux de la commission, il accueille favorablement l'augmentation du nombre de ratifications de la MLC, 2006, et félicite les gouvernements des Comores, de l'Égypte, de l'Équateur, de la Géorgie, de la Guinée-Bissau, de l'Irak, de Madagascar et de la République arabe syrienne pour leur ratification de la convention et donc, pour leur présence au sein de la commission. Il se réjouit de travailler une fois de plus avec le vice-président du groupe des gens de mer, M. Mark Dickinson, et avec le nouveau vice-président gouvernemental, M. Haakon Storhaug. Il ajoute que, pour la première fois, le groupe des armateurs prend part à la commission sans la présence remarquable de M^{me} Natalie Shaw, dont la contribution a été indispensable, tout comme l'ont été ses efforts inlassables pendant la pandémie de COVID-19 pour protéger les droits, la santé et la sécurité des gens de mer. Il accueille donc M. Helio Vicente, qui la remplacera et qui sera secondé par M. Tom Boddy. Les membres de la commission ont beaucoup à faire au cours de la réunion et disposent de peu de temps pour mener à bien leurs travaux. Cependant, le groupe des armateurs est prêt à jouer son rôle pour améliorer la MLC, 2006, et parvenir à un résultat satisfaisant pour tous.
11. **Le vice-président du groupe gouvernemental** remercie les participants et les membres du bureau de la commission pour leur coopération. Tous les gouvernements sont disposés à travailler sérieusement et avec détermination pour que les travaux de la commission débouchent sur des résultats qui puissent être effectivement transposés en droit interne et dans la pratique nationale. Lorsque les propositions de texte seront examinées, les représentants gouvernementaux porteront une attention particulière aux mesures qui devront être prises pour mettre en œuvre les décisions adoptées. Tous sont impatients de relever les défis qui les attendent.
12. **Une représentante gouvernementale de la Pologne**, s'exprimant au nom des États membres de l'Union européenne (UE), souligne le rôle essentiel de la MLC, 2006, non seulement dans la promotion de conditions de travail et de vie décentes pour les gens de mer, mais aussi dans la garantie de conditions équitables pour les armateurs. Ces dernières années ont démontré l'importance capitale de la formulation et de l'application effective de normes internationales du travail. Le secteur des transports maritimes est confronté à de nombreuses difficultés géopolitiques, dont la guerre en Ukraine, les effets du changement climatique, les inquiétudes liées à l'immatriculation frauduleuse des navires et l'augmentation des navires ne répondant pas aux normes. Ces difficultés sont lourdes de conséquences pour l'économie mondiale, les salaires, la sécurité alimentaire, la sécurité et les conditions de travail, et ont donc des effets considérables sur les vies de tout un chacun. Ces dernières années, il a été possible de formuler des dispositions remarquables qui, non seulement, offrent une protection aux gens de mer, mais ouvrent aussi utilement la voie pour progresser vers l'instauration de conditions de travail décentes. Il est nécessaire de poursuivre sur cette voie en reconnaissant les besoins des gens de mer, des armateurs et des gouvernements, en comblant les lacunes identifiées dans la MLC, 2006, et en améliorant autant que possible les règles et les normes qui régissent la profession maritime. Compte tenu du mandat de la commission, chargée de suivre en permanence la convention de manière à en préserver la pertinence à la lumière de l'évolution du secteur maritime et de la situation mondiale, l'intervenante accueille favorablement les 16 propositions d'amendement présentées par les gens de mer, les armateurs et les gouvernements pour répondre à des besoins nouveaux et émergents. Elle se réjouit de l'examen des amendements proposés par les États membres de l'UE dans le but de protéger les gens de mer de toutes formes de violence et de harcèlement à bord des navires, d'améliorer les procédures administratives et les formalités pour

faciliter, autant que possible, les permissions à terre pour tous les gens de mer, et d'améliorer la formation médicale des gens de mer à bord des navires en prévoyant spécifiquement des formations de mise à niveau. Il est également proposé de poursuivre la discussion entamée lors de la précédente réunion de la commission sur la durée maximale de la période d'embarquement. La pandémie de COVID-19 a mis en exergue l'importance de la MLC, 2006, de même que le rôle essentiel des gens de mer, mais elle a également dévoilé les conditions difficiles dans lesquelles ces derniers travaillent. Une résolution sera donc présentée sur la reconnaissance des gens de mer comme étant des travailleurs clés dans le but de renforcer leur statut au sein du secteur maritime et au-delà. En outre, en réponse aux problèmes posés par les navires ne répondant pas aux normes requises, une résolution sera soumise pour demander au BIT de réaliser une étude conjointe afin d'établir le nombre de ces navires et d'analyser l'impact du non-respect des normes dans le secteur maritime, notamment les effets sur les gens de mer des pratiques de recrutement et de placement frauduleuses. L'oratrice invite tous les États Membres qui ne l'ont pas encore fait à ratifier la convention sans plus tarder et signale que la majeure partie des dispositions de la MLC, 2006, ont été transposées dans le droit de l'UE par l'intermédiaire d'un accord entre partenaires sociaux et sont appliquées grâce à la législation relative aux obligations de l'État du pavillon et de l'État du port.

13. **Une représentante gouvernementale de la Suisse** souhaite la bienvenue aux participants en Suisse et à Genève qui, espère-t-elle, en tant que ville de la paix et du multilatéralisme, et point de rencontre de la diplomatie mondiale et du dialogue international, offrira à la commission un environnement propice à des discussions constructives et à des accords sur les questions importantes à l'ordre du jour.
14. **Un représentant gouvernemental de l'Australie** rappelle que le gouvernement australien a été dissout le 28 mars et que de nouvelles élections se tiendront le 3 mai. Pendant cette période de transition, les règles applicables empêchent le gouvernement de prendre des décisions stratégiques qui engageraient la nouvelle administration; il réservera donc sa position sur les questions que la commission examinera. Par conséquent, le silence du gouvernement de l'Australie ne signifie pas nécessairement son approbation tacite des décisions adoptées par la commission.
15. **Un représentant gouvernemental des Philippines** souligne que, depuis longtemps, l'OIT, au travers de la Commission tripartite spéciale, défend ardemment les droits des travailleurs, une croissance inclusive et des politiques d'emploi durables. La commission a considérablement progressé dans la promotion de la justice sociale, du travail décent et de conditions de travail équitables pour les gens de mer. Il est particulièrement important de veiller à ce que les politiques du travail continuent de s'adapter à un monde du travail en mutation et de répondre aux nouveaux défis mondiaux. Environ 1,23 million de gens de mer vivent aux Philippines, ce qui représente 25 pour cent de la main-d'œuvre maritime mondiale. En 2023, 578 626 gens de mer philippins nouvellement engagés travaillaient à l'étranger. Ce record historique témoigne de leurs compétences, de leurs capacités d'adaptation et de leur habileté. Néanmoins, l'augmentation des actes de violence, de harcèlement et d'intimidation à bord, qui constituent une menace importante pour les gens de mer et, plus généralement, pour la sécurité et le moral à bord, ainsi que pour l'efficacité opérationnelle des navires, est préoccupante. Des travailleurs satisfaits sont plus productifs. Il est donc nécessaire d'adopter des dispositions pour garantir que les gens de mer sont traités correctement et qu'ils sont en bonne santé physique et mentale. À cet égard, il est nécessaire de reconnaître leurs droits de descendre à terre et d'être rapatriés, et de garantir l'accès à ces droits, sans obstacle administratif, tout en répondant aux préoccupations des États du port relatives à la sécurité, à la sûreté et à l'ordre public. Réunir les représentants des gouvernements, des employeurs et des travailleurs est la meilleure façon de mener des

discussions constructives et efficaces afin de parvenir à des solutions concrètes pour mettre en place un secteur maritime qui, non seulement, répond aux normes les plus élevées mais veille aussi à la dignité et au respect de tous les individus à bord. Cette vision partagée permettra de rendre les mers plus sûres, de nouer des partenariats plus forts et de créer un secteur maritime résilient pour les générations présentes et à venir.

16. **Une représentante gouvernementale de l'Indonésie** reconnaît l'importance vitale des normes minimales internationales énoncées dans la MLC, 2006, pour la protection et le bien-être des gens de mer. L'Indonésie reste résolument attachée à la consolidation de ses normes maritimes nationales. Les propositions d'amendement à la MLC, 2006, représentent une occasion importante pour tous les mandants d'intensifier leurs efforts pour accroître la protection et le bien-être des gens de mer. En tant que l'un des plus grands pays d'origine des gens de mer, l'Indonésie est grandement consciente de l'importance des propositions d'amendement et de leur potentiel d'amélioration du bien-être des gens de mer indonésiens, y compris ceux qui travaillent sur des navires battant pavillon étranger. À ce propos, elle a adopté des dispositions sur la sécurité sociale pour ses ressortissants en cas de rapatriement dans le cadre du règlement n° 4 de 2023 du ministère de la Main-d'œuvre sur la sécurité sociale pour les travailleurs migrants (accidents du travail). L'oratrice réaffirme le soutien indéfectible de l'Indonésie en faveur de la reconnaissance des gens de mer comme étant des travailleurs clés en tant que moyen de mieux garantir leur droit à un bien-être essentiel et à des conditions de travail décentes. Les efforts collectifs déployés pour améliorer la protection et le bien-être des gens de mer, par le truchement d'amendements apportés à la MLC, 2006, sont conformes à l'objectif 8 des objectifs de développement durable relatif au travail décent et à la croissance économique. Pour atteindre cet objectif, l'Indonésie s'engage à mettre effectivement en œuvre la MLC, 2006, et à soutenir les amendements qui visent à accroître la protection et à améliorer les conditions de travail des gens de mer.
17. **Un observateur représentant l'OMI** salue la coopération entre l'OIT et l'OMI qui se poursuit depuis plusieurs décennies au moyen de différents groupes de travail et qui a abouti à la formulation de nombreux instruments et directives. Plus récemment, le Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI s'est réuni à plusieurs reprises et, à la fin de 2024, il a adopté des *Directives sur le traitement équitable des gens de mer détenus pour des infractions présumées*. Lors de sa plus récente réunion, le Comité juridique de l'OMI les a adoptées et le Secrétaire général de l'OMI a indiqué que les cas de traitement injuste de gens de mer étaient en hausse et représentaient un problème de taille pour la durabilité du secteur des transports maritimes. Ces situations non seulement minent le moral des gens de mer, mais découragent également de jeunes gens talentueux d'embrasser une carrière maritime. En outre, les informations issues de la base de données conjointe OIT/OMI sur l'abandon des gens de mer montrent une forte hausse de cas d'abandon de gens de mer où les armateurs ne rapatrient pas les équipages, ne versent pas les salaires ni ne fournissent des produits de première nécessité. En tout, 310 cas similaires ont été signalés en 2024, soit le double par rapport à l'année précédente. Le Comité juridique de l'OMI a instamment prié les États membres de l'OMI de mettre à jour les informations relatives aux points de contact nationaux et a salué les efforts du groupe de travail chargé de revoir et de mettre à jour la base de données commune. Enfin, il rappelle que la commission se penchera sur la prorogation et l'extension du mandat du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI.
18. **Une observatrice représentant la Fédération syndicale mondiale (FSM)** s'élève contre le traitement injuste que subit son organisation et, par extension, les centaines de milliers de travailleurs qu'elle représente, notamment dans le secteur maritime. La représentation de travailleurs est systématiquement monopolisée et les travailleurs qui s'expriment au travers de la FSM ou d'autres syndicats internationaux sont sous-représentés, voire marginalisés et ignorés. La

FSM plaide en faveur d'une OIT véritablement représentative et pluraliste, dotée de processus démocratiques et participatifs. Il faut s'assurer que les termes de la convention sont plus explicites en ce qui concerne les responsabilités des armateurs et l'intervention des États du pavillon et, de manière plus importante encore, il convient de veiller à sa mise en œuvre fidèle et à sa transposition universelle dans le droit national de tous les États. En signe de reconnaissance des situations particulièrement difficiles qui surviennent en cas de guerre, elle demande à ce que les gens de mer qui aident au sauvetage de migrants en difficulté ou qui refusent de participer à la livraison d'armes et d'équipements militaires dans des zones de guerre ne fassent pas l'objet de procédures disciplinaires de la part des armateurs ou de poursuites judiciaires de la part des États Membres.

19. **Un observateur représentant le Seafarers' Rights International (SRI)** rappelle que la cinquième réunion de la Commission spéciale tripartite se tient à une époque où des changements profonds aux résultats imprévisibles se produisent, qu'il s'agisse de guerres chaudes ou froides, de guerres commerciales, de désorganisation des modèles commerciaux existants ou de l'émergence de nouveaux modèles; tous influencent l'application de la MLC, 2006. Les effets de la pandémie de COVID-19 et les changements encore plus importants qui se produisent à l'heure actuelle ont transformé le monde qui est bien différent de celui qui existait au moment où la convention a été négociée. Néanmoins, malgré tous les changements actuels et l'incertitude régnante, les principes premiers de la MLC, 2006, restent valables. En tant qu'instrument vivant, la convention peut être facilement adaptée à l'évolution du secteur privé afin de garantir un travail juste et décent pour les gens de mer, des conditions équitables pour les armateurs et un ensemble clair de normes applicables pour les gouvernements. Rappelant la nécessité de disposer d'un nouveau contrat social, l'intervenant invite toutes les parties à placer les droits des gens de mer au cœur de la stratégie maritime. Malgré le succès considérable de la MLC, 2006, des recherches indiquent que son application manque encore de rigueur et d'homogénéité dans le monde, et que les conditions mondiales ne sont pas encore équitables. Pour que la MLC, 2006, continue d'inspirer d'autres domaines d'activité de l'OIT, elle doit rester à jour, véritablement adaptée aux exigences et aux défis mondiaux, et prête à remédier aux difficultés émergentes.
20. **Un observateur représentant l'Association maritime chrétienne internationale (ICMA)** rappelle que son association rassemble 27 organisations qui œuvrent ensemble pour aider les gens de mer dans plus de 700 ports du monde entier. Il s'agit d'un réseau mondial d'organisations de la société civile axées sur le bien-être des gens de mer; l'association est donc bien placée pour témoigner de leur expérience. Ces dernières années, les gens de mer ont été soumis à des tensions extraordinaires. Les ravages de la pandémie de COVID-19 sont toujours bien présents et les crises qui font rage en mer Noire et en mer Rouge amplifient les incertitudes et les craintes. Toutes les propositions d'amendement soumises à la commission amélioreront le bien-être des gens de mer et aideront à atténuer ces difficultés. L'orateur espère donc que toutes les parties trouveront un terrain d'entente et amélioreront le bien-être des gens de mer. Lorsque ces derniers sont interrogés sur ce qu'ils attendent avec le plus d'impatience, ils répondent presque toujours qu'ils souhaitent rentrer chez eux et retrouver ceux qu'ils aiment à la fin de leur contrat. Ils sont stressés et leur santé mentale se détériore lorsqu'ils ne sont pas rapatriés rapidement. Les difficultés générées par la pandémie de COVID-19 ont révélé des lacunes qui doivent encore être comblées pour protéger ce droit fondamental. L'intervenant invite tout un chacun à travailler ensemble pour renforcer les obligations liées au rapatriement sans délai et efficace. Interrogés sur ce qui leur remonte le moral pendant leur contrat, les gens de mer évoquent régulièrement les permissions à terre, car l'arrivée d'un navire dans un port s'accompagne de l'espoir de descendre à terre pour acheter des articles de première nécessité, s'éloigner du navire et se reconnecter avec le monde. À l'heure actuelle, trop de gens de mer se voient refuser ce moment

essentiel d'humanité faute de mesures ou en raison des multiples règles trop complexes de l'État du port, de l'État du pavillon ou des compagnies. Il invite la commission à adopter des termes qui amélioreront concrètement l'application du droit de descendre à terre. Enfin, les actes d'intimidation et le harcèlement, y compris le harcèlement sexuel et les agressions sexuelles, sont l'un des éléments qui sapent le plus le moral des gens de mer; ces actes ont un coût psychologique et émotionnel énorme pour les gens de mer. Par conséquent, l'orateur soutient toute proposition qui aidera à mettre fin à de telles conduites parfaitement inacceptables. Ensemble, ces trois questions – le rapatriement, la permission à terre et la protection contre les abus – jouent un rôle essentiel dans la vie des gens de mer et peuvent influencer la manière dont ces derniers se sentent mis en valeur, en sécurité et respectés, et peuvent peser sur leur décision de poursuivre leur carrière dans le secteur maritime ou l'abandonner.

21. **Un représentant gouvernemental du Nigéria**, pendant les travaux de la commission, souligne que son pays s'engage pleinement à mettre en œuvre effectivement et efficacement la MLC, 2006, et, en tant que plus grand pays fournisseur de gens de mer en Afrique, insiste sur l'importance de la convention à l'appui du commerce mondial et de la résilience des chaînes d'approvisionnement. Les gens de mer nigériens ont accès à de nouvelles possibilités de formation et à de meilleures perspectives d'emploi grâce au Programme national de perfectionnement des gens de mer (NSDP) et au document récemment adopté sur l'âge minimum des gens de mer, démontrant ainsi la volonté du gouvernement d'améliorer les conditions de vie et de travail des marins nigériens. En outre, le bon classement du pays de la part des garde-côtes des États-Unis d'Amérique à la suite de leur récente visite dans le cadre de l'audit au titre du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) témoigne de l'engagement du pays envers l'application effective des mesures de sécurité portuaire et en faveur du bien-être des gens de mer internationaux dans ses ports. S'adressant particulièrement aux États Membres de l'OIT qui sont également membres de l'OMI, l'orateur rappelle que son pays souhaite obtenir un siège au Conseil de l'OMI, en tant que pays relevant de la catégorie c), pour la période 2026-27, ce qui permettrait au Nigéria de renforcer la voix de l'Afrique dans la formulation des politiques maritimes dans le but de promouvoir des conditions de travail équitables, d'encourager la durabilité et d'améliorer la sécurité dans les eaux internationales, de prôner une réglementation internationale plus stricte afin de protéger la main-d'œuvre maritime, et de promouvoir une plus grande coopération technique et davantage d'activités de renforcement des compétences pour que les nations en développement puissent répondre à leurs besoins spécifiques.

► IV. Propositions d'amendement au code de la MLC, 2006

22. La commission doit examiner 16 propositions d'amendement au code de la MLC, 2006, telles qu'elles figurent dans la partie 2 du document d'information pour la discussion (STCMLC/2025/3) (ci-après, le «document d'information»). Les propositions n^{os} 1 à 5 ont été soumises conjointement par le groupe des gens de mer et le groupe des armateurs; les propositions n^{os} 6 à 10 ont été présentées par le groupe de gens de mer; la proposition n^o 11 émane du groupe des armateurs; la proposition n^o 12 a été soumise par les gouvernements de l'Afrique du Sud, de l'Australie, du Canada, des Îles Marshall, de la Norvège et du Royaume-Uni; la proposition n^o 13 l'a été par les gouvernements de l'Allemagne, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, de la Croatie, , du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Irlande, de l'Italie, de la Lettonie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, de la Slovaquie, de la Slovénie et de la Suède; la proposition n^o 14 a été présentée par les gouvernements de l'Allemagne, de la Belgique, de la Bulgarie, de

Chypre, de la Croatie, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Irlande, de l'Italie, de la Lettonie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, du Royaume-Uni, de la Slovaquie, de la Slovénie et de la Suède; et les propositions n^{os} 15 et 16 ont été soumises par les gouvernements de l'Allemagne, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, de la Croatie, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Irlande, de l'Italie, de la Lettonie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, de la Slovaquie, de la Slovénie et de la Suède.

Propositions n^{os} 1, 12 et 13 sur la violence et le harcèlement

23. La discussion qui suit porte sur la proposition n^o 1 et la proposition de synthèse n^o 12/13, présentée par les gouvernements à l'origine des propositions n^{os} 12 et 13, qui couvrent le même sujet. La proposition n^o 1 a été soumise par le groupe des gens de mer et le groupe des armateurs; la proposition n^o 12 l'a été par les gouvernements de l'Afrique du Sud, de l'Australie, du Canada, des Îles Marshall, de la Norvège et du Royaume-Uni; et la proposition n^o 13 par les gouvernements de l'Allemagne, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, de la Croatie, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Irlande, de l'Italie, de la Lettonie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, de la Slovaquie, de la Slovénie et de la Suède. Les versions initiales des propositions n^{os} 1, 12 et 13 figurent dans la partie II du document d'information (STCMLC/2025/3).
24. La proposition n^o 1 d'amendement au code de la MLC, 2006, concernant la norme A4.3, paragraphes 1, 2 et 4, et le Principe directeur B4.3.1, paragraphes 1 et 4 d), vise à:
 - ajouter, au paragraphe 1 de la norme A4.3, le nouvel alinéa suivant: «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^o 190) sur la violence et le harcèlement, 2019.»;
 - ajouter, à l'alinéa b) du paragraphe 2 de la norme A4.3, après «politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et de santé au travail», le nouveau texte suivant: «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»;
 - ajouter, au paragraphe 4 de la norme A4.3, après «politiques et programmes des navires en matière de sécurité et de santé au travail», le nouveau texte suivant: «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»;
 - ajouter, au paragraphe 1 du Principe directeur B4.3.1, à la suite de «Il conviendrait de prendre en compte également» (deuxième phrase du paragraphe), le nouveau texte suivant: «la recommandation (n^o 206) sur la violence et le harcèlement, 2019, et»;
 - remplacer, à l'alinéa d) du paragraphe 4 du Principe directeur B4.3.1, les mots «harcèlement et intimidation» par le texte suivant: «violence et harcèlement, y compris harcèlement sexuel, actes d'intimidation et agressions sexuelles».
25. La proposition de synthèse n^o 12/13 d'amendement au code de la MLC, 2006, concernant la norme A4.3, paragraphes 1 et 2; la norme A5.1.5, paragraphes 2 et 3; le Principe directeur B1.4.1, paragraphe 2; le Principe directeur B3.1.10, paragraphe 1; le Principe directeur B4.3.1, paragraphes 2 et 4; et le Principe directeur B5.1.5, paragraphe 2, vise à:

- ajouter, au paragraphe 2 du Principe directeur B1.4.1, le nouvel alinéa suivant: «l) les mesures à prendre pour prévenir et combattre la violence et le harcèlement dans les processus de recrutement et de placement.»;
- ajouter, au paragraphe 1 du Principe directeur B3.1.10, le nouvel alinéa suivant: «d) des produits d'hygiène menstruelle et leurs dispositifs d'élimination devraient être à la disposition des gens de mer.»;
- ajouter, au paragraphe 1 de la norme A4.3, le nouvel alinéa suivant: «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.»;
- ajouter, au paragraphe 2 de la norme A4.3, les nouveaux alinéas suivants:
 - «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, 2019¹;
 - 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;
 - 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; et
 - 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.»;
- ajouter, au paragraphe 1 du Principe directeur B4.3.1, après «Il conviendrait de prendre en compte également» (deuxième phrase du paragraphe), le nouveau texte suivant: «recommandation (n° 206) sur la violence et le harcèlement, 2019, et»;
- remplacer l'alinéa m) du paragraphe 2 du Principe directeur B4.3.1 par le texte suivant: «m) équipement de protection individuelle de taille appropriée pour tous les gens de mer à bord;»;
- remplacer, à l'alinéa d) du paragraphe 4 du Principe directeur B4.3.1, les mots «harcèlement et intimidation» par l'expression suivante: «violence et harcèlement, y compris harcèlement sexuel, actes d'intimidation et agressions sexuelles»;
- ajouter, au Principe directeur B4.3.1, les nouveaux paragraphes suivants:

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.

- «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.
- 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.»;

- ajouter, au paragraphe 2 de la norme A5.1.5, après «Cependant, dans tous les cas,», le texte suivant: «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,»; après «de porter plainte directement auprès du capitaine», le texte suivant: «ou aux responsables hiérarchiques à bord du navire»; après «s'ils le jugent nécessaire, auprès», le texte suivant: «du personnel à terre désigné ou»; et à la fin du paragraphe, le texte suivant: «, selon ce que le marin jugera le plus approprié.»;
- remplacer, au paragraphe 3 de la norme A5.1.5, les mots «d'un marin ayant présenté une plainte» (deuxième phrase du paragraphe) par le texte suivant: «des gens de mer concernés par le processus de plainte, compte dûment tenu des situations dans lesquelles une plainte», de même que les mots «qui n'est pas manifestement abusive ni calomnieuse» par «est manifestement abusive ou calomnieuse»;
- ajouter, à la norme A5.1.5, le nouveau paragraphe suivant: «5. Des mesures appropriées doivent être prises pour garantir à chaque étape la confidentialité des plaintes déposées par les gens de mer.»; et
- ajouter, au paragraphe 2 du Principe directeur B5.1.5, le nouvel alinéa suivant: «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.».

- 26. Un représentant gouvernemental du Canada** présente la proposition de synthèse n° 12/13 qui tient également compte d'éléments issus de la proposition n° 1 et fait suite à des discussions tenues lors de la deuxième partie de la réunion de 2016 de la Commission tripartite spéciale et de la réunion de 2024 du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI. Cinq domaines d'action ont été identifiés lors des discussions, à savoir: la définition et l'interdiction de la violence et du harcèlement à bord; l'adoption de politiques, de mesures et de programmes appropriés pour prévenir et combattre ces phénomènes; l'obligation d'adopter et d'appliquer ces politiques; l'adaptation des procédures de plainte à bord et à terre; et l'amélioration de la coopération sur ces questions entre les États du pavillon, les États du port et les États fournisseurs de main-d'œuvre.
- 27. La Conseillère juridique**, pour répondre à une demande d'avis juridique émanant du groupe des armateurs sur la procédure suivie pour la soumission de la proposition de synthèse n° 12/13 sous-amendant les propositions d'amendement 12 et 13 (violence et harcèlement), indique que d'un point de vue juridique, la proposition de synthèse est un sous-amendement des propositions n^{os} 12 et 13, comme indiqué dans le document présenté à la commission. La proposition de synthèse a été soumise par les gouvernements qui avaient présenté les propositions n^{os} 12 et 13

dans le but manifeste de faciliter la discussion au sein de la commission et de contribuer à sa quête de consensus. Sur le fond, il ne s'agit pas d'une nouvelle proposition mais d'une proposition qui fait la synthèse des deux propositions initiales en y apportant quelques ajustements. Elle remplace les deux propositions et aucun nouveau numéro ne lui a été attribué. Le Bureau a tenu compte de tous ces éléments lorsqu'il a proposé au bureau de la commission de publier la proposition de synthèse n° 12/13 et de l'intégrer au processus de sous-amendement. En conséquence, 15 sous-amendements à la proposition de synthèse ont été reçus de la part des armateurs et d'un gouvernement. En ce qui concerne la procédure, les membres du bureau de la commission, sur recommandation du BIT, ont accepté la communication de la proposition de synthèse aux membres de la commission pour la bonne conduite de ses travaux et dans le cadre des efforts déployés pour parvenir à un consensus.

28. **Le vice-président du groupe des armateurs** remercie le Bureau pour cet avis juridique. Il rappelle qu'en 2024, une réunion du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI a précisément été organisée pour examiner les actions nécessaires afin de débarrasser le secteur maritime de la violence et du harcèlement, et ainsi contribuer à le rendre plus inclusif, plus respectueux et plus accueillant. L'introduction de dispositions contraignantes dans la MLC, 2006, était probablement la recommandation la plus importante découlant de cette réunion. Il convient donc de voir la proposition n° 1 comme faisant partie d'un paquet de mesures, parallèlement à la révision des orientations sur l'application du Code international de la gestion de la sécurité (Code ISM) et des travaux entrepris par l'ICS et l'ITF pour examiner et revoir leurs Orientations sur l'élimination du harcèlement et de l'intimidation à bord des navires auxquelles la convention fait déjà référence. Aucune mesure transitoire n'a été jugée nécessaire et un nombre croissant de parties à la MLC, 2006, ont désormais ratifié la convention n° 190, laquelle compte pour l'heure 49 ratifications, ce qui représente un bon résultat pour une convention récemment adoptée. Les pays qui ont déjà adopté la convention n° 190 doivent simplement s'assurer qu'elle est appliquée dans leur secteur maritime. Ceux qui ne l'ont pas ratifiée ont la possibilité de prendre des mesures équivalentes dans l'ensemble aux dispositions de la convention n° 190, conformément à l'article 6, paragraphe 3, de la MLC, 2006. Le vice-président du groupe des armateurs salue le fait qu'un nombre important de gouvernements aient pris l'initiative de soumettre cette proposition de synthèse n° 12/13 qui recoupe à bien des égards la proposition n° 1. Toutefois, le groupe des armateurs continue de lui préférer la proposition n° 1 qui a été rédigée avec beaucoup de soin pour tenir compte des recommandations du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI et pour respecter l'équilibre entre les responsabilités respectives des armateurs, des gens de mer et des autorités nationales, conformément à l'approche adoptée par la convention n° 190. Elle évite par ailleurs de déséquilibrer la norme A4.3, qui contient déjà un nombre important d'instructions relatives à la fourniture d'un lieu de travail sûr et salubre, et évite également d'ajouter trop de prescriptions en établissant des obligations sans entrer trop dans les détails. Il n'existe pas de solution miracle pour éliminer la violence et le harcèlement, mais nombre de compagnies maritimes ont mis en place des politiques et des programmes efficaces. Il est important de ne pas les obliger à détourner des ressources de ces programmes pour satisfaire des prescriptions légales sans valeur ajoutée. Par conséquent, il importe que les mesures proposées par la commission soient conformes à l'approche adoptée par la convention n° 190 qui laisse le champ libre à l'innovation.
29. **Le vice-président du groupe des gens de mer** souscrit pleinement à la déclaration du vice-président du groupe des armateurs.
30. **Le vice-président du groupe gouvernemental** fait savoir que certains gouvernements appuient la proposition de synthèse n° 12/13 pour de nombreuses raisons. D'abord, les États qui n'ont pas ratifié la convention n° 190 auront du mal à en inclure certaines dispositions dans la MLC, 2006.

Du reste, l'un des principes fondamentaux qui sous-tendent la MLC, 2006, est que les conditions de travail à bord des navires diffèrent considérablement des conditions de travail à terre. Si la MLC, 2006, se contente d'une référence générale à la convention n° 190, il sera difficile de parvenir à une mise en œuvre harmonieuse à bord des navires. Par exemple, les inspecteurs de l'État du port devront consulter la législation nationale mettant en œuvre la convention n° 190. L'intervenant salue donc le travail accompli par les auteurs des propositions n°s 12 et 13 en les fusionnant dans le but d'introduire des dispositions sur mesure dans la MLC, 2006.

Amendement A.55

31. L'amendement A.55, soumis par le groupe des armateurs, vise à supprimer le nouvel alinéa l) au paragraphe 2 du Principe directeur B1.4.1, tel que formulé dans la proposition de synthèse n° 12/13, à savoir le texte suivant: «l) les mesures à prendre pour prévenir et combattre la violence et le harcèlement dans les processus de recrutement et de placement.»
32. **Le vice-président du groupe des armateurs**, pour répondre à la demande du président d'indiquer la position des groupes à l'égard de la proposition de synthèse n° 12/13 et des différents amendements proposés, déclare que la proposition n° 1, soumise par les partenaires sociaux, et la proposition de synthèse n° 12/13, soumise par plusieurs gouvernements, convergent déjà sur de nombreux points. Si le groupe des armateurs peut accepter de nombreux éléments de la proposition de synthèse, d'autres soulèvent beaucoup plus de problèmes. Une fois encore, il est décevant de constater que les partenaires sociaux se sont accordés sur une proposition mais ne peuvent déterminer la mesure dans laquelle les gouvernements ont tenu compte de ce consensus dans leur propre proposition. Même s'il a soumis plusieurs amendements à la proposition de synthèse, le groupe des armateurs ne rejette pas nécessairement les principes qui y sont énoncés; son sentiment reste toutefois que la formulation utilisée dans la proposition n° 1 permet d'atteindre les objectifs plus efficacement. Il pourrait être utile d'examiner ensemble la proposition n° 1 et la proposition de synthèse n° 12/13.
33. **Le vice-président du groupe des gens de mer** souscrit à la suggestion d'examiner les deux propositions en même temps; cette tâche pourrait d'ailleurs être confiée à un petit groupe de travail. Le groupe des gens de mer a adopté une approche très pragmatique de la question qui s'inspire grandement de la discussion que le Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI a tenue à ce propos à la suite de plusieurs cas très médiatisés survenus il y a peu.
34. **Le vice-président du groupe gouvernemental** indique qu'il ne s'opposera à aucune tentative visant à faire progresser les travaux. La mise en place d'un petit groupe de travail pourrait être un bon moyen d'aller de l'avant.
35. **Une représentante adjointe du Secrétaire général** indique qu'après consultation, il est suggéré d'examiner les deux propositions relatives à la violence et au harcèlement dans l'ordre dans lequel les dispositions apparaissent dans la MLC, 2006. Lorsque les propositions se recoupent sur une disposition en particulier, comme c'est le cas pour la norme A4.3, les deux propositions seront examinées ensemble.
36. **Le vice-président du groupe des armateurs** présente l'amendement A.55 en expliquant que le texte du nouvel alinéa proposé n'est pas lié à une situation de violence et de harcèlement, y compris du harcèlement sexuel, des actes d'intimidation et des agressions sexuelles, survenant à bord des navires, qui est bien l'objet du mandat de la commission, mais qu'il semble davantage relever du champ d'application générale de la convention n° 190. Par conséquent, le groupe des armateurs est plutôt réticent à adopter ce texte.

37. **Le vice-président du groupe des gens de mer** ne s'oppose pas au nouvel alinéa tel que proposé. Il lui semble opportun que les services de recrutement et de placement des gens de mer combattent la violence et le harcèlement dans les processus de recrutement et de placement, et il lui semble judicieux d'attirer leur attention sur les Principes directeurs concernés.
38. **Le vice-président du groupe gouvernemental** dit que le nouvel alinéa a été rédigé de manière à laisser une certaine souplesse aux services de recrutement et de placement des gens de mer en ce qui concerne la mise en œuvre.
39. **Le vice-président du groupe des armateurs**, compte tenu des opinions exprimées, retire l'amendement A.55.
40. **Un représentant gouvernemental des Philippines** retire l'amendement A.23.

Amendement A.22

41. L'amendement A.22, soumis par le gouvernement des Philippines, vise à ajouter les mots «appropriés et suffisants,» après «des produits d'hygiène menstruelle», au nouvel alinéa d) du paragraphe 1 du Principe directeur B3.1.10 tel que formulé dans la proposition de synthèse n° 12/13.
42. **Un représentant gouvernemental des Philippines** indique que la proposition d'amendement est appuyée par les gouvernements du Brésil et du Canada, et qu'il est suffisamment explicite.
43. Il est décidé d'approuver l'amendement A.22.

Amendement A.54

44. L'amendement A.54, soumis par le groupe des armateurs, vise à supprimer le nouvel alinéa e) du paragraphe 1 de la norme A4.3, tel qu'il apparaît dans la proposition de synthèse n° 12/13, à savoir le texte suivant: «et 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 ;».
45. **Le vice-président du groupe des armateurs**, en présentant l'amendement, indique préférer la formulation employée dans la proposition n° 1, qui fait référence à «la prévention et l'élimination de la violence et du harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles», plutôt que les termes utilisés dans la proposition de synthèse, à savoir «l'interdiction et la prévention». Sa préférence pour le terme «élimination» s'explique par le fait qu'il s'agit d'un objectif, tandis que l'«interdiction» est l'un des moyens possibles pour parvenir à cet objectif, ce qui suppose qu'il existe d'autres façons de le réaliser qu'il conviendrait d'encourager. De plus, débiter par le mot «prévention» est plus conforme à l'ensemble de la disposition, qui porte essentiellement sur la protection de la santé et de la sécurité, et sur la prévention des accidents. Le terme «interdiction» suggère également qu'il faut prévoir des sanctions, ce qui n'est peut-être pas approprié. L'alinéa proposé dans la proposition n° 1 fait également référence à la convention n° 190.
46. **Un représentant gouvernemental de la France**, tout en soutenant l'objectif des deux propositions, dit préférer la formulation employée dans la proposition de synthèse n° 12/13, à savoir le terme «interdiction». La difficulté avec l'emploi du terme «élimination» réside dans le fait qu'il ne s'agit pas d'un concept juridique et, le paragraphe 1 de la norme A4.3 faisant référence à la législation à adopter, il ne devrait pas figurer dans l'alinéa. Dans un esprit de compromis, l'alinéa pourrait commencer par le mot «la prévention», suivi de «et l'interdiction». En ce qui concerne la référence à la convention n° 190 dans l'alinéa de la proposition n° 1, l'orateur explique que cette référence apparaît plus loin dans la proposition de synthèse, car il est nécessaire de préciser et

d'adapter les dispositions de la convention n° 190 en vue de leur mise en œuvre dans le contexte du secteur maritime. Par exemple, il faudra préciser des éléments des procédures de plainte afin de les adapter aux procédures de plainte à bord et à terre, conformément aux recommandations du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI. Pour cette raison, outre les préoccupations des États Membres n'ayant pas ratifié la convention, il serait préférable de mentionner expressément les dispositions concernées de la convention n° 190 plutôt que d'y renvoyer de manière générale. C'est aussi la raison pour laquelle la proposition de synthèse n° 12/13 est plus longue que la proposition n° 1.

47. **Le vice-président du groupe des armateurs**, en ce qui concerne l'utilisation du terme «élimination», rappelle que l'article III de la MLC, 2006, exige de tout Membre qu'il vérifie que les dispositions de sa législation respectent les droits fondamentaux relatifs à l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire, et à l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession. Le terme «élimination» a été soigneusement choisi car il figurait déjà dans la convention. Il ajoute que la convention n° 190 est d'application générale et qu'il s'agit d'un instrument souple applicable à tous les secteurs; cette caractéristique est l'un de ses principaux atouts. En outre, les propositions visant à introduire des prescriptions contraignantes relatives à la prévention de la violence et du harcèlement dans la MLC, 2006, constituent un ensemble de mesures, incluant, dans les Principes directeurs, une référence à des orientations sectorielles spécifiques rédigées par les partenaires sociaux.
48. **Une représentante gouvernementale de la Chine** demande des précisions quant à l'inclusion de notes de bas de page dans la MLC, 2006.
49. **Le vice-président du groupe des gens de mer** note que l'article 4 de la convention n° 190 exige l'adoption d'une approche inclusive, intégrée et tenant compte des considérations de genre, qui vise à prévenir et à éliminer la violence et le harcèlement dans le monde du travail et qui consiste à interdire, en droit, la violence et le harcèlement. L'emploi de tous ces termes est donc parfaitement acceptable dans la convention. Les deux propositions peuvent peut-être être combinées. Tous les outils nécessaires à l'éradication de la violence et du harcèlement, y compris les actes d'intimidation et les agressions sexuelles, sont déjà disponibles. Ce qui manque encore, c'est que les armateurs, les syndicats représentant les gens de mer, les fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port et les États du pavillon montrent la voie.
50. **Une représentante adjointe du Secrétaire général** dit qu'il est possible d'utiliser les trois termes, «prévention, interdiction et élimination».
51. **Un représentant gouvernemental du Brésil** souligne le besoin d'interdire toutes les formes de violence et de harcèlement dans le monde du travail. Le terme «prévention» devrait être conservé en y associant peut-être une formulation comme «y compris par la voie de l'interdiction, et l'élimination de la violence et du harcèlement» afin de tenir compte de tous les avis exprimés.
52. **Une experte du BIT** déclare que les termes «éliminer», «prévenir» et «interdire» sont tous employés à l'article 4 de la convention n° 190 qui réclame une approche inclusive, intégrée et tenant compte des considérations de genre, qui vise à prévenir et à éliminer la violence et le harcèlement dans le monde du travail. L'article énumère également les aspects et les éléments autour desquels cette approche doit s'articuler. Il s'agit notamment d'interdire en droit la violence et le harcèlement; de garantir que des politiques pertinentes traitent de la violence et du harcèlement; de garantir l'accès à des moyens de recours et de réparation ainsi qu'à un soutien pour les victimes; de prévoir des sanctions; d'élaborer des outils, des orientations et des activités d'éducation et de formation et de sensibiliser; et de garantir l'existence de moyens d'inspection et d'enquête efficaces pour les cas de violence et de harcèlement, y compris par le biais de l'inspection du travail ou d'autres organismes compétents. Les dispositions suivantes de la

convention n° 190 s'organisent autour de la protection et de la prévention, de la mise en œuvre et des moyens de recours, et des orientations, des activités de formation et de sensibilisation.

53. **Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni** déclare qu'à la lumière de la discussion, les trois termes – prévention, interdiction et élimination – pourraient être utilisés.
54. **Un représentant gouvernemental de la France** rappelle que le paragraphe 1 de la norme A4.3 porte sur le contenu de la législation et des autres mesures à adopter conformément à la règle 4.3. Même si le terme «élimination» est bien utilisé à l'article III de la convention, il l'est en lien avec des droits fondamentaux. Or, la norme A4.3 porte sur la question de l'application dans la législation nationale et c'est précisément là que l'emploi du terme «élimination» soulève quelques difficultés. L'intervenant ne souhaite pas être un obstacle sur la voie du consensus et préfère une formulation comme «dans un but d'élimination, de prévention et d'interdiction» ou, si cette dernière n'est pas acceptée, les termes proposés par le gouvernement du Royaume-Uni.
55. **Un représentant gouvernemental du Nigéria** appuie la solution proposée par le gouvernement du Royaume-Uni.
56. **Le vice-président du groupe des armateurs** indique qu'il est très clair que la prévention et l'élimination incluent l'interdiction. Si nécessaire, on pourrait recourir à un libellé similaire à celui de l'article 4 de la convention n° 190, à savoir «prévenir et éliminer» la violence et le harcèlement par la voie de «l'interdiction en droit». Une telle formulation inclurait une interdiction en droit ainsi que d'autres mesures pour encourager la prévention et l'élimination de la violence et du harcèlement.
57. **La représentante du Secrétaire général** confirme que les termes «prévention et élimination» comprennent une obligation d'interdire en droit toute forme de violence et de harcèlement.
58. **Un représentant gouvernemental de la France** déclare que le mot «conformément à», employé dans la proposition n° 1 pour faire référence à la convention n° 190, pose des problèmes et préfère donc la mention de parties précises de la convention, comme c'est le cas dans la proposition de synthèse n° 12/13.
59. **Une représentante gouvernementale des Îles Cook** note que la formulation employée dans les recommandations du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI à cet égard porte sur le fait de contribuer à prévenir et à combattre les actes d'intimidation et le harcèlement. Il pourrait donc être utile d'employer le verbe «combattre».
60. **Le vice-président du groupe des gens de mer** estime qu'il ne faut pas trop se préoccuper de la formulation utilisée pour renvoyer à la convention n° 190 car les États Membres qui ne l'ont pas ratifiée pourront démontrer qu'ils l'appliquent au travers de mesures équivalentes dans l'ensemble, comme le prévoient les dispositions de la MLC, 2006. Il pense aussi que le terme «conformément à» peut être remplacé par «en tenant dûment compte de», qui est conforme à la formulation utilisée dans d'autres dispositions de la MLC, 2006.
61. **Le vice-président du groupe des armateurs** indique que le remplacement de «conformément à» par «en tenant dûment compte de» est acceptable s'il est intégré à un ensemble de modifications qui inclut la modification prévue dans la proposition n° 1, au paragraphe 4 de la norme A4.3, qui consiste à ajouter, après «en matière de sécurité et de santé au travail,», le texte suivant: «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,».
62. **Un représentant gouvernemental du Canada** salue les propositions émises par les partenaires sociaux, mais ne peut soutenir la formulation «en tenant dûment compte de». Il est important que la définition de la violence et du harcèlement soit incluse au texte de la MLC, 2006. Toute

référence indirecte supplémentaire pourrait donner lieu à différentes interprétations de la violence, du harcèlement et des agressions sexuelles. L'emploi du terme «conformément à» peut laisser penser que l'entièreté de la convention n° 190 est transposée dans la MLC, 2006. C'est la raison pour laquelle la proposition de synthèse n° 12/13 a pris soin de ne faire référence qu'à la définition et à quelques mesures supplémentaires énoncées dans la convention n° 190, sans suggérer l'inclusion de toute la convention dans la MLC, 2006, et ce, pour reconnaître que tous les gouvernements n'en sont pas au même stade de réflexion quant à la ratification de la convention n° 190.

63. **Une représentante adjointe du Secrétaire général** indique que le bureau de la Conseillère juridique a proposé l'utilisation de l'expression «en tenant dûment compte de» précisément pour éviter de suggérer l'inclusion directe de l'ensemble de la convention n° 190.
64. **Le vice-président du groupe gouvernemental** déclare que le groupe gouvernemental devra discuter des implications de l'utilisation de l'expression «en tenant dûment compte de». Il ajoute aussi que le principe d'équivalence dans l'ensemble, qui provient de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, et a été transposé dans la MLC, 2006, s'est révélé être un concept très mouvant qui n'a souvent pas répondu aux attentes.
65. **Le président**, après avoir consulté le bureau de la commission et compte tenu des discussions, prie les porte-parole des groupes d'indiquer leur point de vue sur l'ensemble de la proposition de synthèse n° 12/13.
66. **Le vice-président du groupe des armateurs** note qu'au cours de la discussion, un accord a semblé émerger concernant les propositions d'ajout aux Principes directeurs B1.4.1 et B3.1.10, et une discussion approfondie a eu lieu sur l'utilisation des termes «prévention», «interdiction» et «élimination» de la violence et du harcèlement. Étant donné que plusieurs autres propositions d'ajout à la norme A4.3 visent clairement les mêmes objectifs que la proposition d'amendement n° 1, il peut soutenir la suggestion de créer un groupe de travail pour les examiner. Toutefois, certains éclaircissements sont toujours nécessaires. Notamment, des précisions s'imposent concernant l'ajout d'un alinéa e) au paragraphe 2 de la norme A4.3 qui inclut une note de bas de page. En règle générale, la MLC, 2006, ne contient pas de notes de bas de page; il souhaite donc obtenir des précisions quant au statut des notes de bas de page dans la convention. Du reste, le groupe des armateurs préfère en principe que la définition de la violence et du harcèlement soit intégrée au texte de la MLC, 2006, de sorte que tous les États ayant ratifié la convention adoptent la même définition afin d'éviter toute divergence d'interprétation. En ce qui concerne la proposition visant à ajouter un alinéa f) au paragraphe 2 de la norme A4.3, le groupe des armateurs accepte également dans une certaine mesure que les armateurs soient tenus d'adopter et de mettre en œuvre des politiques appropriées pour prévenir et combattre la violence et le harcèlement. Le premier véritable problème qui se pose concerne l'alinéa g) du paragraphe 2 de la norme A4.3, sur le signalement par les armateurs des cas non résolus et graves de violence et de harcèlement. La difficulté réside dans la manière de définir les cas graves ou non résolus, et de déterminer à qui revient cette tâche. Il s'agit de notions très subjectives. En outre, il sera nécessaire de déterminer quelles sont les autorités concernées et ce qu'elles sont censées faire de ces signalements. Aucune garantie ne semble avoir été prévue en ce qui concerne la confidentialité et il ne semble nullement envisagé que des victimes d'actes de violence ou de harcèlement ne souhaitent pas que leur cas soit signalé aux autorités nationales. En pareille situation, les armateurs devront choisir entre respecter le devoir de protection des gens de mer et violer la convention. Le groupe des armateurs ne peut donc accepter l'ajout de l'alinéa g) tel que formulé. L'alinéa h) est acceptable et conforme au texte de la proposition n° 1. En ce qui concerne le Principe directeur B4.3.1, la référence proposée à la recommandation (n° 206) sur la violence et le harcèlement, 2019, peut être acceptée. En revanche, la modification proposée à

l'alinéa *m*) du paragraphe 2 du Principe directeur B4.3.1 est assez déroutante, d'abord parce qu'elle ne semble que peu liée à la question de la violence et du harcèlement, et ensuite, parce que l'un des amendements adoptés lors de la deuxième partie de la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale, en 2022, consistait en l'ajout du texte «tout équipement de protection individuelle nécessaire dans des tailles appropriées», à l'alinéa *b*) du paragraphe 1 de la norme A4.3. Il convient donc de retirer la proposition d'amendement concernant l'alinéa *m*) du paragraphe 2 du Principe directeur B4.3.1. Les modifications proposées à l'alinéa *d*) du paragraphe 4 du Principe directeur B4.3.1, sont conformes à la proposition n° 1 et peuvent être approuvées. Pour ce qui est de l'ajout d'un nouveau paragraphe 5 au Principe directeur B4.3.1, même s'il ne soulève pas de problèmes particuliers, les auteurs de la proposition devraient préciser à quelle coopération internationale fondée sur des accords bilatéraux ou multilatéraux ils font référence, et s'il existe des exemples d'une telle coopération. La proposition d'ajout d'un nouveau paragraphe 6 au Principe directeur B4.3.1 soulève des problèmes plus sérieux et devrait être abandonnée, car 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 relève clairement de la responsabilité de l'armateur. Un terme plus approprié pourrait être «enquêtes relatives» à de tels événements, bien que des précisions quant à la signification de l'expression «bien-être du marin» soient également nécessaires. En outre, même si la notion d'États particulièrement intéressés existe dans le cadre des enquêtes relatives aux accidents, sa pertinence est moins claire dans le contexte des cas de violence et de harcèlement. S'agissant des modifications apportées au paragraphe 2 de la norme A5.1.5, dont la rédaction minutieuse a veillé à établir un équilibre entre les intérêts des gens de mer et des armateurs, elles perturbent grandement cet équilibre et pourraient avoir des conséquences involontaires. L'ajout des mots «en particulier» en référence au signalement des cas de violence et de harcèlement semble créer une hiérarchie des plaintes, ce qui ne peut être accepté. L'ajout de «ou aux responsables hiérarchiques à bord du navire» après «capitaine» n'est pas acceptable non plus. Le capitaine représente la plus haute autorité à bord et la formulation proposée s'éloigne de l'objectif des procédures de plaintes à bord qui est de régler la plainte au niveau le plus bas possible. De plus, la demande visant à désigner du personnel à terre pour recevoir les plaintes est excessivement prescriptive et incohérente avec l'approche adoptée dans les orientations de l'ICS et l'ITF qui recommandent de fournir aux gens de mer qui souhaitent porter plainte une série de points de contact pour qu'ils puissent s'adresser à celui en qui ils ont le plus confiance. En outre, cela n'est pas conforme à l'approche établie dans la convention n° 190. En ce qui concerne le paragraphe 3 de la norme A5.1.5, le vice-président du groupe des armateurs souhaite savoir ce que l'on doit entendre par «des gens de mer concernés par le processus de plainte». La formulation du paragraphe 5 de la norme A5.1.5 peut être acceptée dans la mesure où elle apparaît déjà au paragraphe 7 de la norme A5.2.2. Concernant la proposition d'ajout d'un alinéa *h*) au paragraphe 2 du Principe directeur B5.1.5, il souhaite aussi des explications sur la signification des expressions «accès sans entrave» et «voies de recours appropriées».

67. **Le vice-président du groupe des gens de mer** souligne que, bien que tout le monde s'accorde sur le besoin d'interdire, d'éradiquer et d'éliminer la violence et le harcèlement, il semble difficile de progresser. Il serait donc utile que les propositions soient examinées par un groupe de travail qui baserait ses travaux sur la proposition de synthèse n° 12/13. Il salue les efforts des auteurs de la proposition de synthèse et souhaiterait recevoir quelques explications sur certains points, et notamment sur la question du signalement aux États du pavillon et sur les procédures de plainte.
68. **Le vice-président du groupe gouvernemental** convient qu'il est nécessaire de progresser et un groupe de travail serait une bonne manière d'aller de l'avant; le représentant du gouvernement de l'Afrique du Sud peut en assurer la présidence.

69. **Un représentant gouvernemental du Canada**, pour répondre aux demandes d'éclaircissement sur la proposition de synthèse n° 12/13 concernant les propositions d'amendement au paragraphe 3 de la norme A5.1.5, indique que le libellé «gens de mer concernés par le processus de plainte» vise à ce que la protection contre la victimisation couvre non seulement le marin victime de violence ou de harcèlement, mais également tout témoin ou toute personne qui fournit un soutien à la victime. En ce qui concerne la référence à «un accès sans entrave» à des voies de recours appropriées dans le nouvel alinéa *h*) du paragraphe 2 du Principe directeur B5.1.5, il indique que l'existence de plusieurs solutions possibles est toujours plus avantageuse pour la victime et la formulation entend couvrir toutes les options disponibles. Une discussion avec les partenaires sociaux serait la bienvenue pour préciser encore le libellé proposé. L'emploi des mots «violations concernant le bien-être du marin», dans le nouveau paragraphe 6 du Principe directeur B4.3.1, découle des discussions qui ont eu lieu au sein du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI, et semble explicite, mais si un autre terme ayant le même sens peut être trouvé, ce serait acceptable. Le paragraphe contient aussi une référence aux États fournisseurs de main-d'œuvre qui devraient être informés des cas de violence et de harcèlement car, souvent, ils ne sont pas tenus au courant de ces incidents et ne peuvent donc agir en conséquence. Quant à la proposition d'ajouter une note de bas de page, dont l'objectif est de regrouper les propositions n°s 12 et 13, il semblait qu'une simple référence à la convention n° 190 ne suffisait pas et qu'il convenait d'inclure la définition de la violence et du harcèlement dans la MLC, 2006. Le Bureau a confirmé que rien n'empêche juridiquement de recourir à une note de bas de page dans le texte de la convention. Enfin, en ce qui concerne la référence à la «coopération internationale en matière d'assistance, de programmes et de recherches» au nouveau paragraphe 5 du Principe directeur B4.3.1, l'intervenant explique qu'elle a été ajoutée à la suite de la dernière réunion du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI et qu'elle vise à obtenir de meilleurs résultats grâce à la participation de gouvernements à des programmes et des recherches menés pour combattre la violence et le harcèlement.
70. **Une représentante adjointe du Secrétaire général** dit que l'annexe A5-II de la MLC, 2006, relative au certificat de travail maritime, contient deux notes de bas de page. Le Bureau a confirmé que, d'un point de vue juridique, rien ne s'oppose à l'utilisation de note de bas de page dans la convention. Toutefois, il revient aux membres de la commission de décider s'il est approprié d'en inclure une. Pour répondre à une autre demande de précision du groupe des armateurs, l'intervenante indique qu'une note de bas de page liée à une norme aurait le même statut que celle-ci et qu'elle aurait donc force obligatoire. Cela signifie que, lorsque la commission d'experts examinera l'application de la norme, la définition de la violence et du harcèlement devra obligatoirement tenir compte des termes de l'article 1 de la convention n° 190.
71. **Le vice-président du groupe des armateurs**, faisant référence aux explications fournies à propos de l'expression «violations concernant le bien-être du marin», rappelle que la convention crée des droits pour les gens en mer et qu'il incombe aux armateurs et à d'autres parties prenantes de donner effet à ces droits et d'agir lorsqu'ils sont bafoués. En l'espèce, il est proposé de créer un nouveau terme, ce qui pourrait être problématique. Il serait grandement préférable de s'en tenir à une formulation familière et à la terminologie employée dans la convention.
72. **Un représentant gouvernemental de l'Afrique du Sud** déclare que, même s'il est probablement possible d'améliorer la formulation, l'intention est d'englober les cas où les conditions de vie des gens de mer sont particulièrement mauvaises, ou encore des situations où, par exemple, des problèmes de salaire surviennent; cela ne pourrait concerner qu'un marin ou plusieurs gens de mer à bord d'un navire.

- 73. Une représentante gouvernementale des Îles Cook** dit qu'en s'appuyant sur la terminologie déjà utilisée dans la convention, un libellé comme «des atteintes à la santé, au bien-être et aux droits des gens de mer» serait plus approprié.
- 74. Un représentant gouvernemental du Canada**, à la lumière de la discussion, propose de supprimer les mots «liés à des violations concernant le bien-être du marin ou à des cas», ce qui donnerait un texte axé sur les cas de violence et de harcèlement à bord.
- 75. Une représentante gouvernementale du Pakistan** estime qu'en ce qui concerne la référence à la convention n° 190, il devrait y avoir des dispositions distinctes pour les pays qui ont ratifié la convention et pour ceux qui ne l'ont pas encore fait. Sans cette distinction, une référence générale dans la MLC, 2006, à d'autres conventions de l'OIT pourrait compliquer la situation au niveau du droit national et faire que les pays hésitent à ratifier la MLC, 2006.
- 76. Le président** prend note de la discussion et de la décision de confier le texte de la proposition de synthèse n° 12/13 à un groupe de travail composé des personnes suivantes: les représentants gouvernementaux du Canada, de la France et de l'Afrique du Sud; M^{mes} Kierstin Del Valle Lachtman, Claudia Vella Casagrande et Jeaninne Haijemaïje, pour le groupe des armateurs; et M^{me} Camille Dyan Simbulan, M. Jonathan Warring et M^{me} Sascha Meijer, pour le groupe des gens de mer. La présidence sera assurée par le représentant gouvernemental de l'Afrique du Sud.
- 77.** La Commission tripartite spéciale reprend la discussion sur la proposition qui a été examinée par le groupe de travail. La proposition, telle que revue par le groupe de travail, vise à:
- ajouter, au paragraphe 2 du Principe directeur B1.4.1, le nouvel alinéa suivant: «l) les mesures à prendre pour prévenir et combattre la violence et le harcèlement dans les processus de recrutement et de placement.»;
 - ajouter, au paragraphe 1 du Principe directeur B3.1.10, le nouvel alinéa suivant: «d) des produits d'hygiène menstruelle et leurs dispositifs d'élimination devraient être à la disposition des gens de mer.»;
 - ajouter, au paragraphe 1 de la norme A4.3, le nouvel alinéa suivant: «e) la prévention et l'élimination, notamment par la voie de l'interdiction en droit, de la violence et du harcèlement à bord des navires, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles, compte dûment tenu de la convention (n° 190) sur la violence et le harcèlement, 2019.»;
 - ajouter, au paragraphe 2 de la norme A4.3, les nouveaux alinéas suivants:
 - «e) définir la violence et le harcèlement à bord des navires, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles, conformément à l'article 1 de la convention (n° 190) sur la violence et le harcèlement, 2019¹;
 - 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;

¹ Aux fins de l'article 1 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.

- g) mettre en place, en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer, un système de signalement sûr, équitable et efficace pour les cas de violence et de harcèlement à bord des navires, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles;
- h) exiger des gens de mer et des autres personnes concernées qu'ils se conforment aux politiques 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.»;
- ajouter, au paragraphe 1 du Principe directeur B4.3.1, après «Il conviendrait de prendre en compte également» (deuxième phrase du paragraphe), le nouveau texte suivant: «recommandation (n° 206) sur la violence et le harcèlement, 2019, et»;
- remplacer, à l'alinéa *m*) du paragraphe 2 du Principe directeur B4.3.1, «équipement de protection individuelle pour les gens de mer» par le texte suivant: «la fourniture de tout équipement de protection individuelle nécessaire dans des tailles appropriées pour les gens de mer»;
- remplacer, à l'alinéa *d*) du paragraphe 4 du Principe directeur B4.3.1, les mots «harcèlement et intimidation» par l'expression suivante: «violence et harcèlement à bord des navires, y compris harcèlement sexuel, actes d'intimidation et agressions sexuelles»;
- ajouter, au Principe directeur B4.3.1, les nouveaux paragraphes suivants:
 - «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 à bord des navires, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles.
 - 6. Les États du pavillon, les États du port et les États fournisseurs de main-d'œuvre devraient coopérer lors des enquêtes relatives à des cas de violence et de harcèlement à bord des navires, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles.»
- ajouter, au paragraphe 2 de la norme A5.1.5, après «s'ils le jugent nécessaire, auprès», le texte suivant: «du personnel à terre indiqué ou»;
- remplacer, au paragraphe 3 de la norme A5.1.5, le membre de phrase «à l'encontre d'un marin ayant présenté une plainte qui n'est pas manifestement abusive ni calomnieuse.» (deuxième phrase du paragraphe) par le texte suivant: «à l'encontre des plaignants, des victimes, des témoins et des lanceurs d'alerte. Il est dûment tenu compte des situations dans lesquelles une plainte est manifestement abusive ou calomnieuse»; et
- ajouter, à la norme A5.1.5, le nouveau paragraphe suivant: «5. Des mesures appropriées doivent être prises pour garantir à chaque étape la confidentialité des plaintes déposées par les gens de mer.»

78. Le vice-président du groupe des armateurs et le vice-président du groupe des gens de mer félicitent chaleureusement le groupe de travail pour le résultat proposé.

79. Le vice-président du groupe gouvernemental fait également part d'un large soutien en faveur du travail réalisé par le groupe de travail, mais certaines difficultés demeurent. En ce qui concerne la norme A4.3, paragraphe 1 *e*), l'expression «compte dûment tenu de» a été conservée pour faire référence à la convention n° 190; il reste donc toujours à déterminer ce que cela signifie pour les

États qui n'ont pas ratifié cette convention. Pour ce qui est de la norme A4.3, paragraphe 2 e), la question se pose sur le statut de la note de bas de page et sur sa nécessité. En ce qui concerne la norme A4.3, paragraphe 2 g), il devrait être possible de supprimer le verbe «mettre en place» et de déplacer, dans la version anglaise, la référence à la consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer, ce qui ne suppose pas de changement dans la version française. De même, il faut s'interroger pour savoir si l'expression à employer devrait être «en consultation avec» ou «après consultation». L'orateur estime aussi qu'il serait préférable d'employer les termes «mécanismes de signalement» plutôt que «système de signalement» équitable et efficace. Pour ce qui est du Principe directeur B4.3.1, paragraphe 2 m), il prend note de l'explication valable qui a été fournie pour justifier l'ajout du texte sur la fourniture d'un équipement de protection individuelle dans le contexte de la violence et du harcèlement. En ce qui concerne le Principe directeur B4.3.1, paragraphe 5, il conviendrait de rendre le texte plus actif en remplaçant «de participer à la coopération internationale» par «de prendre l'initiative de la coopération internationale, et d'y participer». Au Principe directeur B4.3.1, paragraphe 6, dans un souci d'harmonisation avec la terminologie de la MLC, 2006, il propose de remplacer «*labour-providing States*» par «*labour-supplying States*» dans la version anglaise; ce changement ne requiert aucune modification dans la version française où le terme employé est «États fournisseurs de main-d'œuvre». Dans le même paragraphe, il faut veiller à ce que la formulation garantisse que les États fournisseurs de main-d'œuvre, qui sont visiblement toujours les derniers informés de ce genre d'incident, sont effectivement avertis. S'agissant de la norme A5.1.5, paragraphe 5, une précision s'impose pour déterminer si la confidentialité des plaintes ne s'applique qu'aux gens de mer ou à toute la liste de personnes énumérées au paragraphe 3 de la norme A5.1.5, à savoir les plaignants, les victimes, les témoins et les lanceurs d'alerte.

80. **Une représentante gouvernementale de l'Indonésie** demande s'il ne serait pas plus approprié de déplacer le paragraphe 6 du Principe directeur B4.3.1 sous le Principe directeur B4.3.6, qui traite des enquêtes.
81. **Un représentant gouvernemental de la Fédération de Russie** émet des réserves quant à la version amendée de l'alinéa e) du paragraphe 2 de la norme A4.3 et à la note de bas de page, en ce qui concerne sa force obligatoire pour les gouvernements qui ne sont pas parties à la convention n° 190.
82. **Un représentant gouvernemental du Pakistan** déclare qu'il ne faut pas que la référence à la convention n° 190 acquière un caractère obligatoire compte tenu de la situation des pays qui n'ont pas ratifié cette convention. Il convient peut-être de déplacer cette référence dans un Principe directeur.
83. **Un représentant gouvernemental des Philippines** regrette la suppression de la dernière phrase du paragraphe 6 du Principe directeur B4.3.1 faisant référence aux États fournisseurs de main-d'œuvre. Il insiste pour que ceux-ci soient informés de toute enquête ou de tout cas de violence et de harcèlement à bord car ils sont souvent les derniers à avoir connaissance de ce genre d'incident. Les autorités de ces pays ont un rôle important à jouer en informant et en soutenant les familles des gens de mer concernés. Il faudrait donc ajouter un texte pour que les États fournisseurs de main-d'œuvre soient informés des incidents et qu'ils coopèrent lorsque de tels cas surviennent.
84. **Une représentante gouvernementale des Îles Cook** partage le point de vue de son préopinant.
85. **Le vice-président du groupe des gens de mer**, faisant référence à tous les points soulevés par des représentants gouvernementaux, rappelle que la proposition initiale a été synthétisée par plusieurs gouvernements. Ces points peuvent être renvoyés une nouvelle fois au groupe de travail.

86. **Le vice-président du groupe des armateurs** se dit quelque peu déconcerté par les discussions qu'un petit groupe de représentants gouvernementaux ont rouvertes. Sur certains points soulevés, comme le statut de la note de bas de page, le Bureau doit pouvoir fournir des orientations. Sur d'autres, il hésite à demander au groupe de travail, qui a déjà accompli un travail extraordinaire, de se réunir à nouveau. Il est très important que toutes les préoccupations soulevées soient replacées dans le bon contexte. Il serait plus approprié que le Comité de rédaction examine la proposition à la lumière des discussions.
87. **Le vice-président du groupe gouvernemental** estime que bon nombre des points soulevés par certains représentants gouvernementaux sont d'ordre rédactionnel et qu'ils pourraient être renvoyés au Comité de rédaction. Cependant, certaines questions sont assez sensibles et les représentants gouvernementaux auront à les expliquer à leur législateur. À cet égard, ces représentants pourront demander au Bureau de les soutenir en leur fournissant les précisions nécessaires. Une des questions plus essentielles qui demeure concerne le lien entre la MLC, 2006, et la convention n° 190, et le statut de la note de bas de page. Par exemple, la Norvège a ratifié la convention n° 190, mais estime qu'il s'agit de deux obligations distinctes.
88. **Une représentante adjointe du Secrétaire général** rappelle que la première proposition initiale utilisait le terme «conformément à» pour faire référence à la convention n° 190. Cette formulation a soulevé des problèmes car elle aurait pu être interprétée comme une obligation d'intégrer le contenu de la convention n° 190 à la MLC, 2006, ce qui n'était pas l'intention des auteurs de la proposition. Un autre libellé, «compte dûment tenu de», a donc été proposé; dans la pratique, cela suppose une obligation d'examiner le contenu de la convention n° 190 et de s'en inspirer au moment d'interdire la violence et le harcèlement, et d'adopter des mesures visant à en prévenir toutes manifestations et à les éliminer. On peut dresser un parallèle avec l'obligation de tenir dûment compte des dispositions énoncées dans les Principes directeurs de la MLC, 2006. Les États ayant ratifié la convention ont l'obligation formelle de tenir compte des Principes directeurs. Ils ne sont pas liés par les Principes directeurs, mais ils ne peuvent simplement les ignorer. La situation est différente en ce qui concerne la définition de la violence et du harcèlement puisque les États ayant ratifié la convention ont l'obligation de définir la violence et le harcèlement conformément à l'article 1 de la convention n° 190, qui est repris dans la note de bas de page. La définition de la violence et du harcèlement qui figure dans la convention n° 190 a été rédigée avec énormément de soin et est suffisamment souple pour s'adapter à différents systèmes. Enfin, d'un point de vue juridique, rien ne s'oppose à l'utilisation de notes de bas de page dans la MLC, 2006, qui contient d'ailleurs déjà des notes de bas de page à l'annexe 5-II.
89. **Le président** conclut qu'il existe un accord sur l'envoi de la proposition de synthèse n° 12/13, telle qu'amendée, en Comité de rédaction.
90. Il en est ainsi décidé.

Proposition n° 2 sur le rapatriement

91. La discussion qui suit porte sur la proposition n° 2 d'amendement au code de la MLC, 2006, concernant la norme A2.5.1, soumise par le groupe des gens de mer et le groupe des armateurs, telle qu'énoncée dans la partie II du document d'information; la proposition vise à:
- ajouter, à la fin du paragraphe 8 de la norme A2.5.1, la phrase suivante: «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»; et
 - ajouter, à la norme A2.5.1, le nouveau paragraphe suivant: «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.»

Amendement A.77

92. L'amendement A.77, soumis par les gouvernements de l'Allemagne, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, de la Croatie, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Irlande, de l'Italie, de la Lettonie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, de la Slovaquie, de la Slovénie et de la Suède, vise à supprimer, au paragraphe 8 de la norme A2.5.1, la phrase supplémentaire telle que proposée et de la remplacer par la phrase suivante: «Aux fins du rapatriement, tout Membre garantit, en cas d'urgence de santé publique de portée internationale, l'accès aux visas conformément à la réglementation maritime internationale pertinente ainsi qu'à la législation et aux procédures nationales applicables.»
93. **Le vice-président du groupe des armateurs** déclare que l'amendement s'attaque au fondement même de la proposition faite conjointement par le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer en faisant porter la disposition sur un processus qui ne serait applicable qu'en des circonstances particulières, comme ce fut le cas lors de la pandémie de COVID-19. Non seulement l'amendement proposé entend supprimer l'idée que les gens de mer ne sont pas tenus d'être en possession d'un visa ou d'un permis spécial lorsqu'ils débarquent de leur navire pour être rapatriés mais, en faisant référence à l'obligation de garantir l'accès aux visas, il suppose clairement que les gens de mer continueront d'être tenus d'en obtenir lorsqu'ils débarquent de leur navire aux fins d'un rapatriement.
94. **Le vice-président du groupe des gens de mer** est entièrement d'accord avec le vice-président du groupe des armateurs et estime que l'amendement est diamétralement opposé à l'objectif de la proposition initiale.
95. **Le vice-président du groupe gouvernemental** dit que la question des visas a toujours été délicate pour les gouvernements qui sont réticents à l'idée d'accorder des dérogations générales.
96. **Une représentante gouvernementale de la Belgique**, s'exprimant au nom des États membres de l'UE, tout en saluant la proposition, ne peut accepter l'ajout de la phrase telle que proposée au paragraphe 8. Les conditions d'obtention d'un visa pour entrer sur le territoire national et aux fins d'un rapatriement relèvent, par définition, de la souveraineté nationale et doivent être définies par chaque État; elles n'entrent donc pas dans le champ d'application de la MLC, 2006. De l'avis des États membres de l'UE, la question des visas ne doit pas être considérée comme une question relative au travail.
97. **Un représentant gouvernemental de l'Irlande** note que, si la proposition trouve son origine dans la situation vécue lors de la pandémie de COVID-19, elle ne se limite pas aux urgences de santé publique ni aux urgences de santé publique de portée internationale. L'objectif de l'amendement A.77 est d'orienter la disposition en ce sens.
98. **Les représentants gouvernementaux du Brésil, de la Chine, du Japon, de Malte, et de la République de Corée** partagent l'avis des représentants gouvernementaux de la Belgique et de l'Irlande. **Un représentant du gouvernement du Japon** partage l'avis de la représentante du gouvernement de la Belgique.
99. **Une représentante gouvernementale de la Jamaïque** ajoute que l'expérience de la pandémie de COVID-19 a montré qu'il était possible de faciliter le transit des gens de mer sans visa, mais que, d'une manière générale, un autre mécanisme est nécessaire pour tenir compte des risques de sécurité.

- 100. Le vice-président du groupe des gens de mer** rappelle qu'au lendemain des attaques du 11 septembre, des efforts considérables ont été déployés pour accélérer l'adoption de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, telle qu'amendée. Des financements ont été trouvés pour organiser des sessions extraordinaires en vue d'adopter une convention visant à établir des justificatifs d'identité authentiques pour les gens de mer afin de faciliter les permissions à terre, les rapatriements, les transits et les embarquements. Même si la convention n° 185 n'a pas été suffisamment ratifiée, elle énonce les principes requis pour faciliter les voyages des gens de mer. L'intervenant sait que nombre de pays envisagent sa ratification mais attendent la position des États-Unis d'Amérique à cet égard. Il ne faut pas non plus oublier que la première convention sur les pièces d'identité des gens de mer – la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958 – a été assez largement ratifiée.
- 101. Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni** considère que son pays a montré l'exemple pendant la pandémie de COVID-19 en supprimant l'obligation de visa pour les gens de mer. Il pense qu'il pourrait être utile aux gouvernements qu'un texte soit ajouté à la proposition des partenaires sociaux pour indiquer que l'accès sans visa devrait être autorisé sauf s'il existe des raisons très valables de s'y opposer. À cet effet, la phrase qu'il est proposé d'ajouter au paragraphe 8 peut être complétée par le texte suivant: «sous réserve que les autorités compétentes n'aient aucune raison de refuser l'entrée pour des motifs de santé, de sécurité ou d'ordre publics, ou de sûreté nationale».
- 102. Une représentante gouvernementale de la Belgique,** s'exprimant au nom des États membres de l'UE, rappelle que les documents d'identité des gens de mer dont il est question dans la convention n° 185 ne constituent pas des documents de voyage; il s'agit simplement de documents destinés à prouver qu'ils sont marins. Les problèmes soulevés par la proposition vont bien au-delà des questions maritimes ou du travail.
- 103. Le vice-président du groupe des gens de mer** déclare qu'il est évident que les documents d'identité des gens de mer dont il est question dans la convention n° 185 ne remplacent pas les passeports. Cependant, en tant que justificatifs d'identité authentiques destinés aux gens de mer, ces documents devraient faciliter leur accès aux droits que leur confère la MLC, 2006, dont la liberté d'embarquer sur un navire et d'en débarquer, de descendre à terre et de rentrer chez soi à la fin de leur période de service. Il est inquiétant que des gouvernements semblent encore vouloir refuser aux gens de mer leur droit au rapatriement et sèment leur parcours d'embûches. L'objectif de la proposition est de remédier à la situation vécue lors de la pandémie de COVID-19 alors que des gens de mer se sont vu refuser l'exercice de leurs droits consacrés dans la MLC, 2006. Le sous-amendement suggéré par le gouvernement du Royaume-Uni pourrait permettre d'aller de l'avant.
- 104. Le vice-président du groupe des armateurs** remercie le représentant du gouvernement du Royaume-Uni pour sa proposition très constructive. La commission va également examiner une proposition visant à conférer aux gens de mer le statut de travailleur clé, leur permettant ainsi de jouir de privilèges pour faciliter leurs déplacements en cas d'urgence de santé publique, ainsi qu'à d'autres moments. Il faut tirer les enseignements de la pandémie de COVID-19 et s'assurer que les gens de mer peuvent voyager pour rejoindre leur navire et rentrer chez eux à la fin de leur période de service en rencontrant le moins d'obstacles possible. Il est évident que les documents d'identité des gens de mer prévus dans la convention n° 185 ne constituent pas des passeports. Il n'est pas toujours possible de savoir à l'avance dans quel pays se trouveront les gens en mer au moment où ils devront être rapatriés et les conditions d'obtention d'un visa ne peuvent alors que retarder leur rapatriement, mais aussi la relève des équipages. Dans certains pays, il est déjà d'usage que les gens de mer qui terminent leur période de service et doivent se rendre dans un

aéroport aux fins de leur rapatriement n'ont pas besoin de visa; cette pratique devrait devenir universelle. L'orateur partage donc les préoccupations exprimées par le groupe de gens de mer.

105. **Un représentant gouvernemental de la Norvège** déclare qu'il est dans l'intérêt de tous de faciliter les déplacements des gens de mer. Toutefois, la question des visas soulève de nombreux problèmes. Ce sont les autorités chargées de l'immigration qui sont responsables des mesures relatives aux visas. Même si elle n'a pas ratifié la convention n° 185 pour différentes raisons, la Norvège a probablement adopté l'un des régimes les plus libéraux en matière de voyages des gens de mer. La pratique diffère toutefois grandement d'un pays à l'autre. Les problèmes qui se sont posés pendant la pandémie de COVID-19 concernant les déplacements des gens de mer devraient probablement être examinés à l'occasion d'une réunion conjointe entre l'OMI et l'OIT, si possible en y faisant également participer l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Il sera très difficile de prendre une décision sur ces questions dans la mesure où il est nécessaire d'obtenir également l'assentiment des autorités chargées de la santé, de l'immigration et d'autres questions. Il a été décidé de conserver la convention n° 185 en tant qu'instrument distinct précisément parce qu'il n'avait pas été jugé possible d'inclure ses dispositions dans la MLC, 2006.
106. **Une représentante adjointe du Secrétaire général**, pour répondre à une demande d'éclaircissement, indique que le texte supplémentaire est similaire à celui qui est proposé pour la norme A2.4.2 sur la permission à terre et, comme le texte figurant dans la convention n° 185, il fait aussi référence à la «sûreté nationale» plutôt qu'uniquement à la «sécurité».
107. **Le vice-président du groupe des gens de mer** fait part de son inquiétude face à l'idée que seuls les sujets dont traitent les autorités maritimes peuvent être examinés et faire l'objet d'un accord. L'objectif de publier les propositions d'amendement à la MLC, 2006, neuf mois avant la réunion de la commission est précisément de permettre les consultations nécessaires avec les différentes autorités compétentes. L'article I de la MLC, 2006, énonce clairement l'obligation de donner plein effet aux dispositions de la convention, non seulement entre différents pays mais aussi au sein d'un même pays, dans les domaines relevant des différentes autorités. Les gens de mer ont le droit d'être rapatriés et de nombreux gouvernements n'ont pas respecté ce droit pendant la pandémie de COVID-19 et ont admis le problème. La décision d'imposer des confinements a perturbé les chaînes d'approvisionnement et les gens de mer en ont souffert. Nombre de gouvernements présents représentent plusieurs milliers de gens de mer qui n'ont pas pu rentrer chez eux. L'objectif de la proposition est de remédier à cette situation et, pour ce faire, les partenaires sociaux sollicitent l'aide des gouvernements.
108. **Le vice-président du groupe des armateurs** se dit terriblement frustré par le fait que de nombreux gouvernements ne semblent pas avoir mis à profit le temps disponible entre la publication des amendements et la réunion pour mener les consultations nécessaires avec les autorités concernées. La MLC, 2006, énonce de nombreuses autres obligations qui relèvent de la responsabilité d'autres autorités que les services en charge du secteur maritime ou du secteur des transports; c'est notamment le cas pour les soins médicaux à terre ou pour la sécurité sociale.
109. **Une représentante gouvernementale de la Belgique**, s'exprimant au nom des États membres de l'UE, déclare que, lorsque des textes sont copiés d'autres conventions et que différentes situations, comme les permissions à terre et les rapatriements, s'entremêlent, cela crée des difficultés juridiques et de mise en œuvre. Les États Membres qui ont ratifié la MLC, 2006, souhaitent lui donner pleinement effet et sont donc entièrement en droit d'attirer l'attention sur des questions qui soulèvent des problèmes d'application. La préparation nécessaire a été effectuée et les opinions exprimées par les membres gouvernementaux reflètent les résultats des consultations menées avec les différentes autorités compétentes.

Amendement A.27

110. L'amendement A.27, soumis par le gouvernement des Philippines, vise à ajouter, au nouveau paragraphe 10 de la norme A2.5.1, le mot «immédiat» après le mot «rapatriement». L'amendement est appuyé par le gouvernement de l'Indonésie.
111. **Le vice-président du groupe des gens de mer** déclare que, dans certains cas, le rapatriement immédiat des gens de mer n'est pas approprié et qu'il existe de bonnes raisons à ce retard. Il s'oppose donc à l'amendement.
112. **Le vice-président du groupe des armateurs** indique que, tout en comprenant le raisonnement derrière cet amendement, il n'est pas toujours possible, d'un point de vue logistique, de procéder immédiatement au rapatriement. De plus, le terme «immédiat» donne une impression de précipitation, ce qui pourrait ne pas être dans l'intérêt du marin. On pourrait envisager de trouver une autre formulation ou de conserver le libellé initial du texte.
113. **Le vice-président du groupe gouvernemental** fait savoir que la plupart des gouvernements préfèrent le libellé initial du texte, sans amendement. Le problème ne porte pas tant sur la vitesse du rapatriement, mais bien sur la manière dont il est effectué. La nécessité d'un prompt rapatriement est déjà énoncée dans d'autres dispositions de la convention, notamment au paragraphe 9 de la norme A2.5.1.
114. **Un représentant gouvernemental des Philippines** indique que l'intention derrière cet amendement est de faciliter le rapatriement dans un délai raisonnable. Une autre formulation serait donc acceptée.
115. **Une représentante gouvernementale de l'Indonésie** dit que le temps est un facteur essentiel, raison pour laquelle un adjectif s'impose. Lors d'une brève discussion, d'autres termes ont été proposés, dont «en temps voulu», «rapide» et «prompt».
116. **Le vice-président du groupe des armateurs** déclare qu'étant donné que l'obligation de faciliter le prompt rapatriement des gens de mer est déjà énoncée dans la norme, il n'est pas nécessaire de répéter ce mot. Le nouveau paragraphe tel que proposé porte essentiellement sur la manière dont est effectué le rapatriement, en mettant l'accent sur la non-discrimination.
117. **Le vice-président du groupe des gens de mer** rappelle que la deuxième phrase du paragraphe 9 traite d'une situation particulière qui a fait l'objet de discussions lors de la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale, à savoir celle de gens de mer qui ne peuvent faire valoir leur droit de rentrer chez eux parce qu'ils ont été abandonnés ou que leur navire n'a pas été autorisé à accoster et, les règles internationales prévoyant qu'un équipage doit rester à bord lorsque le navire est au mouillage, ils ne peuvent être rapatriés que s'ils sont remplacés par un équipage issu de l'État côtier ou d'ailleurs.
118. **Le président** prend note des divergences de points de vue sur l'amendement A.27 qui n'est donc pas adopté. Il propose de poursuivre l'examen de la proposition n° 2 dans sa globalité.
119. **Le vice-président du groupe des armateurs**, après des consultations entre les groupes et à la lumière des discussions, suggère de sous-amender la proposition n° 2 en supprimant la nouvelle phrase au paragraphe 8 de la norme A2.5.1 et en ajoutant aux Principes directeurs, peut-être en tant que nouveau Principe directeur B2.5.1, la phrase suivante: «Un Membre ne devrait pas exiger que les gens de mer soient en possession d'un visa ou d'un permis spécial lorsqu'ils débarquent de leur navire pour être rapatriés.»

120. **Le président**, en réponse à une demande d'une représentante gouvernementale de l'Indonésie de poursuivre la discussion sur l'amendement A.77, explique que les auteurs de la proposition ont accepté de retirer l'ajout au paragraphe 8, ce qui signifie que l'amendement A.77 n'est plus à l'examen.
121. **Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni** dit qu'il peut accepter de déplacer le texte dans les Principes directeurs, si cela convient aux partenaires sociaux. Il pense qu'il serait plus approprié de l'ajouter au Principe directeur B2.5.2, qui a trait à la mise en œuvre par les Membres, mais le Comité de rédaction pourra décider de son emplacement précis. Le texte supplémentaire qu'il a précédemment proposé pourrait aussi être ajouté à la fin du paragraphe et se lirait comme suit: «, sous réserve que les autorités compétentes n'aient aucune raison de refuser l'entrée du marin pour des motifs de santé, de sécurité ou d'ordre publics, ou de sûreté nationale.»
122. **Le vice-président du groupe des armateurs** précise que l'ajout proposé n'est pas nécessaire puisque, si les autorités compétentes ont des raisons de refuser l'entrée du marin, la question de disposer ou non d'un visa ne se posera pas. Tous les autres points peuvent être laissés au Comité de rédaction.
123. **Le vice-président du groupe gouvernemental** fait savoir qu'il n'y a pas de consensus au sein du groupe gouvernemental à propos du texte proposé, même en tant que Principe directeur.
124. **Le président** rappelle que les partenaires sociaux ont accepté le déplacement du texte proposé vers les Principes directeurs, où il ne comporte aucune obligation légale imposant aux États de le transposer dans leur législation.
125. **Une représentante gouvernementale de l'Égypte** estime que les gens de mer doivent avoir le droit de descendre à terre sauf si l'État du port ou les autorités du port ont des raisons de leur refuser l'entrée pour des motifs de santé, de sécurité ou d'ordre publics, ou de sûreté nationale, qui relèvent de la souveraineté nationale. Ces conditions devraient être énoncées dans toutes les dispositions des règles et des Principes directeurs.
126. **Le vice-président du groupe gouvernemental** déclare qu'après consultation au sein du groupe gouvernemental, le texte proposé pourrait être ajouté dans les Principes directeurs à condition qu'il se lise comme suit: «, sous réserve que les autorités compétentes n'aient aucune raison de refuser l'entrée du marin pour des motifs de santé, de sécurité ou d'ordre publics, ou de sûreté nationale».
127. **Le vice-président du groupe des armateurs**, après d'autres consultations, apprécie les efforts consentis par les représentants gouvernementaux pour tenir compte des avis des partenaires sociaux. Toutefois, les questions soulevées deviennent trop complexes. À regret et en accord avec le groupe des gens de mer, il retire la proposition, étant entendu que les partenaires sociaux discuteront d'une proposition sur ce sujet pour examen à l'occasion de la sixième réunion de la Commission tripartite spéciale.
128. Il en est ainsi décidé.

Propositions n^{os} 3 et 14 sur la permission à terre

129. La discussion qui suit porte sur les propositions n^{os} 3 et 14 qui couvrent des sujets similaires.
130. La proposition n^o 3 d'amendement au code concernant la norme A2.4 et le Principe directeur B2.4, soumise par le groupe des gens de mer et le groupe des armateurs, telle qu'énoncée dans la partie 2 du document d'information, vise à:

- changer le titre de la norme en remplaçant «Norme A2.4 – Droit à un congé» par «Norme A2.4.1 – Congé annuel»;
 - ajouter la nouvelle norme suivante: «Norme A2.4.2 – Permission à terre:
 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.
 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.
 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.
 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.
 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.
 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.»
 - ajouter, dans le Principe directeur B2.4, le nouveau Principe directeur suivant: «Principe directeur B2.4.5 – Facilitation des permissions à terre:
 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.
 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.
 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.»
- 131.** La proposition n° 14 d'amendement au code concernant les normes A2.4 et A4.4 ainsi que le Principe directeur B4.4.6, soumise par les gouvernements de l'Allemagne, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, de la Croatie, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Irlande, de l'Italie, de la Lettonie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, du Royaume-Uni, de la Slovaquie, de la Slovénie et de la Suède, vise à:
- ajouter, dans le titre de la norme A2.4, «et à une permission à terre»;

- ajouter, dans la norme A2.4, le nouveau paragraphe suivant: «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.»;
- ajouter, dans la norme A4.4, les nouveaux paragraphes suivants:
 - «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.
 7. Les responsables dans les ports et à bord des navires font tout leur possible pour permettre aux gens de mer d'aller à terre au plus tôt après l'arrivée du navire au port.»; et
- supprimer le paragraphe suivant dans le Principe directeur B4.4.6: «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.»

Amendement A.75

132. L'amendement A.75, soumis par les gouvernements de l'Allemagne, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, de la Croatie, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Irlande, de l'Italie, de la Lettonie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, de la Slovaquie, de la Slovénie et de la Suède, vise à supprimer ce qui suit, dans la proposition n° 3:

«Norme A2.4.2 – Permission à terre

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.»

133. Une représentante du gouvernement de la Belgique présente cet amendement en disant que les amendements à la proposition n° 3 soumise par le même groupe de gouvernements, à savoir les amendements n°s A.75, A.74, A.73 et A.72, visent tous à éliminer de la proposition les libellés directement repris de la Convention de l'OMI de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international (ci-après, «Convention visant à faciliter le trafic maritime international»). L'argument mis en avant consiste à dire qu'il est préférable de ne pas reprendre directement le libellé d'autres instruments internationaux en raison des problèmes que cela pourrait entraîner, par exemple, si l'OMI amende cette convention. En outre, les propositions n°s 3 et 14 ont les mêmes objectifs; la différence tient à la façon de les atteindre. La proposition n° 14 vise à renforcer le droit des gens de mer à la permission à terre.

134. Le vice-président du groupe des gens de mer comprend que les termes employés dans la proposition n° 3 posent problème à certains gouvernements, cette proposition s'inspirant en partie des amendements récemment apportés à la convention visant à faciliter le trafic maritime international. La MLC, 2006, prévoit déjà la permission à terre pour les gens de mer. La proposition n° 3 tient au fait que la prescription relative à l'octroi de la permission à terre n'est pas respectée. Comme indiqué par l'observateur représentant l'Association maritime chrétienne internationale (ICMA) et comme montré dans une récente étude de l'ITF, la permission à terre

pour les gens de mer est fortement restreinte. Plus du quart des gens de mer interrogés ne bénéficie d'aucune permission à terre et davantage encore n'en bénéficient que de manière irrégulière lorsque leur navire est au port. En effet, non seulement la permission à terre est refusée, mais elle est aussi en voie de disparition. Sous le coup de la pandémie de COVID-19, les États Membres utilisent les protocoles de sécurité portuaire comme excuse pour restreindre les permissions à terre. C'est dans la charte des droits des gens de mer, à savoir la MLC, 2006, qu'il convient de codifier et de renforcer ce droit. Les gens de mer ont besoin que leur droit à la permission à terre soit garanti, dans un souci de santé physique et mentale; cette garantie aura des retombées positives sur le recrutement de gens de mer et leur maintien dans l'emploi.

135. **Le vice-président du groupe des armateurs** souscrit aux arguments exposés par le vice-président du groupe des gens de mer. Cette proposition a été rédigée dans le but d'étoffer le paragraphe 2 de la règle 2.4 qui emploie la tournure passive et qui n'énonce pas clairement à qui – de l'armateur ou de l'État du port – il incombe d'octroyer la permission à terre. Le texte de la convention doit donc être renforcé à cet égard et la proposition n° 3 est née d'une importante collaboration entre les gens de mer et les armateurs. Le vice-président du groupe des armateurs accueille favorablement la proposition n° 14, car elle traduit l'appui d'un nombre important de gouvernements à la nécessité d'inclure davantage d'éléments relatifs à la permission à terre dans la convention. Toutefois, l'approche suivie dans la proposition n° 14 consiste simplement à mentionner la convention visant à faciliter le trafic maritime international. La brièveté du texte pose problème, car la référence à un instrument élaboré en dehors de l'OIT interroge sur ce qu'il adviendra en cas d'amendement aux dispositions correspondantes dudit instrument. Les gens de mer risquent de perdre des droits. Lorsqu'il est fait référence à d'autres conventions de l'OIT dans la MLC, 2006, les gens de mer sont protégés par les dispositions relatives à la non-régression qui figurent dans la Constitution de l'Organisation, dispositions qui ne s'appliquent toutefois pas aux instruments adoptés en dehors de l'OIT. L'OMI n'est pas une organisation tripartite et les partenaires sociaux n'y ont pas la même voix qu'à l'OIT; en outre, le champ d'application de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international n'est pas celui de la MLC, 2006. Pour éviter ces problèmes, le plus simple consiste à énoncer les droits des gens de mer dans le code de la MLC, 2006.
136. **Le vice-président du groupe gouvernemental** dit que la plupart des gouvernements appuient l'amendement A.75.
137. **Un représentant du gouvernement du Japon** dit appuyer l'amendement A.75 et retire, de ce fait, les amendements A.9 et A.12.
138. **Une représentante du gouvernement de la Fédération de Russie** souligne que le droit à la permission à terre doit être dûment reflété dans la MLC, 2006.
139. **Une représentante du gouvernement de la Belgique** rappelle que la MLC, 2006, renvoie déjà à d'autres conventions de l'OMI, notamment la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation, de délivrance des brevets et de veille (STCW) et la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS). Les différentes compétences des organisations des Nations Unies doivent être respectées et la Convention visant à faciliter le trafic maritime international semble parvenir à protéger les droits des gens de mer, car elle constitue le socle des amendements à l'examen.
140. **Le vice-président du groupe des armateurs** estime que, bien que des conventions de l'OMI soient mentionnées dans la MLC, 2006, le contexte n'est pas du tout le même. Par exemple, la mention de la STCW dans la règle 1.3 vise à indiquer que la formation et les qualifications qui satisfont aux normes de la STCW sont considérées comme répondant aux prescriptions de la MLC, 2006. Même si les dispositions de la STCW devaient changer, et elles sont actuellement à l'examen,

l'instrument couvre expressément le sujet abordé dans ladite règle. Toutefois, l'objectif premier de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international ne consiste pas à énoncer les droits des gens de mer, dont le droit à la permission à terre, mais à faciliter le trafic et le commerce maritimes. Toute modification apportée à cette convention de l'OMI pourrait entraîner une diminution des droits des gens de mer, ce qui contreviendrait à l'un des principes les plus fondamentaux de l'OIT: la non-régression. Il est donc plus sûr d'intégrer les dispositions correspondantes dans la MLC, 2006. En outre, cette proposition ne vise pas à importer des pages entières de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, mais seulement quatre paragraphes. Énoncer dans l'instrument élaboré à cette fin les droits des gens de mer ne leur est sûrement pas préjudiciable.

141. **Le vice-président du groupe des gens de mer** souscrit à l'intervention de son préopinant et remercie les gouvernements auteurs de la proposition n° 14, qui a le même objectif que la proposition n° 3, à savoir l'amélioration des droits des gens de mer. Même si la MLC, 2006, contient ailleurs d'autres références à des conventions de l'OMI, les droits des gens de mer n'y sont jamais prévus par le truchement d'un instrument adopté par une autre organisation.
142. **Le vice-président du groupe gouvernemental** dit que le groupe gouvernemental est plutôt d'accord pour remplacer la proposition n° 3 par la proposition n° 14. S'exprimant en sa qualité de représentant de la Norvège, l'intervenant estime qu'il ne s'agit pas de refuser des droits aux gens de mer mais de mettre en œuvre toutes les obligations des différentes conventions qui engagent les pays. Dans la proposition n° 3, le texte proposé pour la norme A2.4.2, paragraphe 1, se fonde clairement sur la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, notamment le libellé «pour des motifs de santé, de sécurité ou d'ordre publics», qui figure également dans l'article 6 de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, telle qu'amendée. Il faut éviter les conflits entre les dispositions de trois instruments internationaux qui engagent les pays.
143. Après de plus amples discussions et des consultations, le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer formulent une proposition de compromis consistant à ajouter le nouveau paragraphe suivant, dans la norme A2.4.2: «7. Les permissions à terre accordées conformément aux dispositions de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international sont considérées comme répondant aux prescriptions des paragraphes 1 à 4 de la présente norme.»
144. **Le vice-président gouvernemental, le vice-président du groupe des armateurs et le vice-président du groupe des gens de mer** acceptent la proposition de compromis, à savoir l'ajout d'un nouveau paragraphe 7, ce qui ouvre la voie à un accord sur les six premiers paragraphes énoncés dans la proposition n° 3.
145. **Une représentante du gouvernement de la Belgique**, s'exprimant au nom des États membres de l'UE, remercie les auteurs pour le texte de compromis relatif à un nouveau paragraphe 7, qui va au-delà de l'intention première des auteurs. La permission à terre est une question très importante. L'intervenante est prête à accepter cette proposition dans un esprit de compromis non négligeable. Les paragraphes 1 à 4 de la norme A2.4.2 visent les États qui ne sont pas parties à la convention visant à faciliter le trafic maritime international, tandis que le paragraphe 7 visent les autres.
146. **Le président** note que, compte tenu de l'approbation du nouveau paragraphe 7, la commission approuve le nouveau titre de la norme A2.4, ainsi que le titre et les paragraphes 1 et 2 de la norme A2.4.2.
147. Il en est ainsi décidé.

Amendement A.26

148. L'amendement A.26, soumis par le gouvernement des Philippines, est un sous-amendement au nouveau paragraphe 3 de la proposition n° 3 qui consiste à supprimer l'expression «, par exemple un laissez-passer,» et à ajouter le membre de phrase suivant à la fin du paragraphe: «, sous réserve de la législation en vigueur dans le territoire de l'État du port». Ce sous-amendement est appuyé par les gouvernements de l'Indonésie et du Pakistan.
149. **Le vice-président du groupe des gens de mer** dit qu'il ne s'oppose pas à la suppression de l'exemple, c'est-à-dire de la mention du laissez-passer, mais qu'il ne peut accepter l'ajout proposé en fin de phrase qui représente une réserve considérable, en particulier parce que le paragraphe 1 de la proposition n° 3 énonce déjà la condition sine qua non applicable à la permission à terre, à savoir le fait que les autorités publiques n'ont aucune raison de refuser la permission de descendre à terre pour des motifs de santé, de sécurité ou d'ordre publics.
150. **Le vice-président du groupe des armateurs** partage le point de vue du vice-président des gens de mer.
151. **Le vice-président du groupe gouvernemental** dit que nombre de gouvernements estiment qu'ils ont besoin de davantage de sécurité sur ce point, comme dit par la représentante du gouvernement de la Belgique, mais qu'ils ne s'opposeront pas au consensus émergent.
152. **Un représentant du gouvernement des Philippines** dit que cet amendement vise à répondre aux préoccupations en matière de sécurité nationale liées à l'octroi de la permission à terre sans visa ou permis spécial. Il reconnaît bien sûr le droit des gens de mer à la permission à terre et espère que cette permission sera très accessible et moins bureaucratique, du point de vue administratif, tout en répondant aux préoccupations sécuritaires des États du port.
153. **Un représentant du gouvernement du Brésil** appuie l'amendement A.26 et dit que son gouvernement préférerait que la législation nationale soit mentionnée.
154. **Un représentant du gouvernement de la Norvège** dit que la question de la permission à terre donne lieu à des difficultés. Il accepte néanmoins le fait qu'un consensus se forme sur le traitement de la permission à terre de manière plus large dans la MLC, 2006. Les paragraphes 1 à 4 de la norme A2.4.2, tel qu'énoncés dans la proposition n° 3, sont issus de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international et si ces amendements devaient être rédigés différemment, cela poserait problème. La proposition consistant à ajouter un nouveau paragraphe 7 permet effectivement aux États ayant ratifié la Convention visant à faciliter le trafic maritime international d'en introduire les dispositions pertinentes dans la législation nationale. L'intervenant peut accepter les paragraphes 1 à 7 tels que proposés dans leur version initiale afin de ne pas créer de déséquilibre entre les États liés par la Convention visant à faciliter le trafic maritime international et ceux uniquement liés par la MLC, 2006.
155. **Le président** dit que, faute d'appui tripartite, l'amendement A.26 n'est pas adopté. De ce fait, le paragraphe 3 de la norme A2.4.2, tel qu'énoncé dans la proposition n° 3, est adopté.
156. Il en est ainsi décidé.
157. **Le président** note qu'il est convenu d'adopter les paragraphes 4, 5 et 6, ainsi que la proposition de compromis, à savoir le nouveau paragraphe 7. Du fait de l'adoption du paragraphe 5, les amendements A.72, A.71 et A.24 ne seront pas examinés; du fait de l'adoption du paragraphe 6, l'amendement A.70 ne sera pas examiné.
158. Il en est ainsi décidé.

Amendement A.69

159. L'amendement A.69, soumis par les gouvernements de l'Allemagne, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, de la Croatie, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Irlande, de l'Italie, de la Lettonie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, de la Slovaquie, de la Slovénie et de la Suède, vise à remplacer le terme «armateurs ou leurs agents» par l'expression «organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées et d'autres parties prenantes concernées», dans un nouveau Principe directeur B2.4.5, paragraphe 1, comme énoncé dans la proposition n° 3.
160. **Le vice-président du groupe des armateurs** n'appuie pas cet amendement qui, à son avis, ne couvre pas le point traité dans le nouveau paragraphe proposé, à savoir les cas dans lesquels les navires et leur équipage se rendent dans différents ports de pays autres que celui où se trouve l'armateur. Dans ces cas, les armateurs engagent des agents qui agissent en leur nom. Ce paragraphe vise donc à encourager les autorités des États du port à coopérer avec les armateurs et leurs agents, selon le cas.
161. **Le vice-président du groupe des gens de mer** dit qu'il n'appuie pas cet amendement, malgré les bonnes intentions qui le sous-tendent, pour les raisons données par le vice-président du groupe des armateurs.
162. **Le vice-président du groupe gouvernemental** dit que cet amendement vise essentiellement à tenir compte de la situation dans les grands ports et à rendre le paragraphe proposé plus efficace. Les agents ne sont guère mentionnés dans la MLC, 2006.
163. **Une représentante du gouvernement de la Belgique** dit que le libellé de ce paragraphe dans sa version initiale peut être lu comme imposant à chaque Membre de coopérer avec les armateurs et leurs agents. Dans le cas d'un grand port, cela peut être compris comme imposant l'instauration de procédures avec chaque armateur usager du port et chaque agent opérant dans ce port, ce qui est impossible, dans la pratique. Compte tenu de la multiplicité des acteurs dans les activités portuaires, l'idée est d'élargir le texte en mentionnant les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées et d'autres parties prenantes, ce qui n'exclut de toute évidence pas les agents.
164. **Le vice-président du groupe des armateurs** ne souhaite pas perdre de vue le rôle des agents maritimes, en particulier dans les petits ports, mais a bien conscience des aspects pratiques à prendre en compte dans les grands ports. Après consultations entre les groupes, en guise de compromis, il propose de sous-amender l'amendement A.69 en remplaçant le terme «les armateurs ou leurs agents» par le libellé suivant: «, selon qu'il convient, les organisations d'armateurs et de gens de mer et d'autres parties prenantes concernées».
165. L'amendement A.69, tel que modifié, est adopté.
166. **Un représentant du gouvernement du Canada** propose un sous-amendement à la proposition de nouveau paragraphe 2 du Principe directeur B2.4.5 qui consiste à supprimer l'expression «, lorsqu'il approuve les plans de sécurité des installations portuaires et qu'il en supervise l'exécution,». Les gens de mer doivent pouvoir accéder à des installations de bien-être dans tous les cas, et non uniquement dans le cadre de l'approbation des plans de sécurité des installations portuaires. Le texte, tel que sous-amendé, est lié à la mise en œuvre de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international et il convient d'éviter toute référence au Code ISPS. Le gouvernement du Royaume-Uni appuie ce sous-amendement.
167. **Le vice-président du groupe des gens de mer** ne comprend pas pourquoi le droit à la permission à terre doit être mentionné dans les Principes directeurs, compte tenu qu'il figure dans la partie

de la convention ayant force obligatoire. Il s'oppose à cette suppression, qui rend caduc l'objectif même du paragraphe proposé, à savoir le fait de reconnaître que les plans de sécurité peuvent faire obstacle à l'accès des gens de mer à la permission à terre.

- 168. Le vice-président du groupe des armateurs** souligne que l'inclusion de ce paragraphe dans le Principe directeur ne vise bien évidemment pas à répéter ce qui figure déjà dans les règles, à savoir le droit à la permission à terre et à l'accès aux installations de bien-être à terre, comme énoncé dans la règle 4.4. Ce paragraphe vise à garantir que les besoins des gens de mer et les prescriptions de la règle 4.4 sont pris en compte au moment d'approuver et d'exécuter les plans de sécurité des installations portuaires. Le Code ISPS n'est pas mentionné dans ce paragraphe. Si le texte initial ne peut être accepté, mieux vaudrait ne rien mettre du tout, même si l'intervenant préfère conserver le libellé initial. À toutes fins utiles, il est acceptable d'ajouter «notamment» avant «accès».
- 169. Le vice-président du groupe des gens de mer** dit qu'il est regrettable que ses commentaires soient interprétés comme signifiant sa préférence pour la suppression de l'ensemble du paragraphe.
- 170. Le vice-président du groupe gouvernemental** dit qu'il faut faire preuve d'une grande prudence lorsque l'on traite de questions couvertes par le Code ISPS, comme c'est le cas dans le présent paragraphe.
- 171. Un représentant du gouvernement du Canada** dit qu'à la lumière de la discussion, il peut appuyer la suppression du paragraphe 2. Les représentants des gouvernements de la Belgique et de la Grèce appuient cette proposition.
- 172. Un représentant du gouvernement de l'Espagne** dit qu'il n'apparaît pas clairement, dans la version espagnole, s'il est question des plans de sécurité ou des plans de protection des installations portuaires.
- 173. Un représentant du gouvernement de l'Irlande** appuie également la suppression du paragraphe. Les plans de sécurité des installations portuaires, comme les plans de sécurité des navires, visent à entraver le moins possible les déplacements des personnes.
- 174. Le vice-président du groupe des gens de mer** dit que si les gouvernements ne sont pas convaincus que les plans concernant les installations de bien-être et la sécurité portuaires doivent tenir compte du droit des gens de mer à la permission à terre et à l'accès aux installations de bien-être, il n'est guère utile de conserver le paragraphe proposé. Après consultations entre les groupes, l'intervenant propose de supprimer ce paragraphe.
- 175.** Il en est ainsi décidé.

Amendement A.68

- 176.** L'amendement A.68, soumis par les gouvernements de l'Allemagne, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, de la Croatie, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Irlande, de l'Italie, de la Lettonie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, de la Slovaquie, de la Slovénie et de la Suède, vise à ajouter le terme «concerné» après «personnel», à ajouter le terme «principaux» avant «droits», et à remplacer le terme «y compris» par «en particulier», dans le nouveau paragraphe 3 proposé dans le Principe directeur B2.4.5.

- 177. Le vice-président du groupe des gens de mer** préfère le libellé initial du paragraphe. En ce qui concerne les amendements proposés, il ne voit pas en quoi il est utile de qualifier le personnel de «concerné», ne sait pas ce que sont les «principaux» droits et refuse de restreindre la portée du texte en disant «en particulier».
- 178. Le vice-président du groupe des armateurs** préfère également le libellé initial du paragraphe, qui précise déjà que les informations et les formations doivent être «adaptées», ce qui signifie qu'elles seront relativement approfondies pour la plupart des personnes concernées, et que les autres n'auront peut-être pas besoin d'informations ou de formations. En outre, l'adjectif «principaux» suggère qu'il existe une hiérarchie des droits des gens de mer, ce qui n'est pas le cas, et le droit à la permission à terre n'est pas l'unique ou le principal droit couvert par les informations ou les formations.
- 179. Le vice-président du groupe gouvernemental** propose de supprimer l'adjectif «principaux».
- 180. Une représentante du gouvernement de la Belgique** explique que l'ajout de l'adjectif «concerné» vise à tenir compte de la situation dans les grands ports, dans lesquels des milliers de personnes travaillent. Les informations et les formations mentionnées ne seront pas pertinentes pour la plupart des personnes, car elles n'entreront pas en contact avec des gens de mer. Dans un esprit de compromis, cet ajout peut être abandonné, mais il reste préférable de conserver «en particulier», si la commission peut l'accepter.
- 181. Le vice-président du groupe des gens de mer** dit que l'argument exprimé concernant le grand nombre de personnes qui travaillent dans certains ports est pertinent. Le libellé en l'état vise à dire qu'il incombe à l'État Membre de déterminer à quels membres du personnel il convient de fournir des informations et de dispenser des formations.
- 182. Le vice-président du groupe des armateurs** dit que les informations et les formations fournies au personnel dans les ports et les terminaux au sujet des droits des gens de mer doivent inclure le droit à la permission à terre et d'autres droits, par exemple le rapatriement. L'emploi du terme «en particulier» exclut quasiment tous les droits autres que celui à la permission à terre, y compris le droit au rapatriement, qui est particulièrement pertinent dans ce contexte.
- 183. Le président** comprend que le libellé initial du paragraphe 3 a la préférence des participants à la discussion et que l'amendement A.68 n'est donc pas retenu. Il comprend également que la proposition n° 3, telle que sous-amendée, est approuvée, et que la proposition n° 14 ne sera donc pas examinée.
- 184.** Il en est ainsi décidé.

Proposition n° 4 sur les travailleurs clés

- 185.** La discussion qui suit porte sur la proposition n° 4 d'amendement au code concernant les normes A5.1.1, A5.2.1 et A5.3 de la MLC, 2006, soumise par le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer, qui vise à:
- ajouter les nouveaux paragraphes suivants dans la norme A5.1.1:
 - «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.

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.
 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.
 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 extérieur imprévu qui échappe au contrôle de l'État et fait qu'il est matériellement impossible, étant donné les circonstances, d'exécuter l'obligation, tant que la situation de force majeure en question subsiste.
 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.»
- ajouter les nouveaux paragraphes suivants dans la norme A5.2.1:
 - «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.
 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.
 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.
 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 extérieur imprévu qui échappe au contrôle de l'État et fait qu'il est matériellement impossible, étant donné les circonstances, d'exécuter l'obligation, tant que la situation de force majeure en question subsiste.
 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.

14. Tout Membre doit, en cas d'urgence de santé publique de portée internationale:

- a) permettre aux gens de mer d'exercer leur droit à la permission à terre;
- 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;
- 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;
- 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;
- 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.»

- ajouter le nouveau paragraphe suivant à la norme A5.3:

«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:

- a) tous les gens de mer nationaux et résidents sont autorisés à revenir sur son territoire, comme cela serait le cas en temps normal;
- 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 dépistage et la quarantaine;
- 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.»

186. Le vice-président du groupe des armateurs dit qu'après consultations et afin de tenir compte des préoccupations exprimées par les gouvernements, les armateurs et les gens de mer souhaitent proposer un sous-amendement qui remplacera tous les amendements énoncés dans la proposition n° 4 et qui consiste à ajouter le texte suivant, dans la norme A5.1.1: «3. Tout Membre désigne les gens de mer comme étant des travailleurs clés et prend toutes les mesures nécessaires pour faciliter leurs déplacements en toute sécurité et sans entrave, lorsqu'ils se déplacent en lien avec leur emploi ou leur travail, notamment, mais non exclusivement, leur accès à la permission à terre, au rapatriement, à la relève des équipages et au traitement médical à terre.» De ce fait, les amendements A.15, A.16, A.17 et A.18 sont retirés.

187. Le vice-président du groupe des gens de mer appuie le sous-amendement proposé.

188. Le vice-président du groupe gouvernemental remercie les partenaires sociaux d'essayer de répondre aux préoccupations exprimées par les gouvernements en ce qui concerne les travailleurs clés. Toutefois, après examen du sous-amendement proposé, des préoccupations importantes demeurent. Au cours des consultations, des gouvernements se sont employés à rédiger un texte qui pourrait servir de proposition de compromis. Sur cette base, l'intervenant propose plusieurs modifications au sous-amendement proposé par les partenaires sociaux. Tout d'abord, la phrase introductive se lirait comme suit: «En cas de restrictions à la circulation des

personnes, notamment en cas d'urgence de santé publique de portée internationale, tout en veillant à ce que les impératifs de santé publique soient préservés,». Ce libellé est connu et aide à poser le contexte dans lequel de telles mesures seraient nécessaires, tout en veillant à ce que les impératifs de santé publique soient préservés, ce qui constitue de toute évidence une préoccupation importante. Le verbe «désigne» serait ensuite remplacé par l'expression «devrait désigner et reconnaître» qui renforce la reconnaissance mutuelle. L'expression «toutes les mesures nécessaires» serait remplacée par celle «des mesures appropriées» et le terme «et sans entrave» serait supprimé. Le terme «sans entrave» pose problème en ce qu'il semble trop étroitement lié à un déplacement entièrement exempt de visa. En dernier lieu, les gouvernements souhaitent que ce paragraphe supplémentaire figure dans les Principes directeurs plutôt que dans une norme. Les questions soulevées par cette proposition représentant bien évidemment une préoccupation pour les gouvernements, les autorités migratoires et sanitaires nationales concernées et les autorités maritimes, le groupe gouvernemental dispose d'une marge de manœuvre limitée sur ce sujet.

- 189. Un représentant du gouvernement de l'Irlande**, s'exprimant au nom des États membres de l'UE, réaffirme que les États membres de l'UE se sont employés et continuent de s'employer à faciliter les déplacements des gens de mer, comme on l'a constaté pendant la pandémie de COVID-19, lorsque des navires sont entrés dans leurs ports expressément pour faciliter les déplacements des gens de mer. Cette proposition résulte de la situation qui est survenue pendant cette pandémie. Les États membres de l'UE continuent à reconnaître les gens de mer comme étant des travailleurs clés; ils comprennent et soutiennent donc pleinement l'intention qui sous-tend la proposition consistant à désigner les gens de mer comme étant des travailleurs clés dans la MLC, 2006, en tant que charte des droits des gens de mer. Des questions se posent néanmoins au sujet de la transposition d'une telle disposition en droit national, ne serait-ce qu'en raison de l'absence de définition des travailleurs clés dans la MLC, 2006, ainsi que pour ce qui concerne l'application et le contrôle. En outre, la Convention visant à faciliter le trafic maritime international contient une disposition sur ce point. Les États membres de l'UE ont soumis un projet de résolution sur ce sujet à la présente réunion de la Commission tripartite spéciale pour mettre en avant le fait que les organismes des Nations Unies et l'ensemble des Membres doivent apporter une réponse coordonnée, sans que cela préjuge pour autant du résultat de la discussion sur la présente proposition. Dans le prolongement des discussions qui ont eu lieu sur cette proposition, les États membres de l'UE proposent de sous-amender leur projet de résolution afin d'y inviter tous les Membres de l'OIT à étudier de près la nécessité de préciser le statut des gens de mer comme étant des travailleurs clés en vue d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques coordonnées pour assurer la sécurité et la protection de tous les gens de mer. Même s'ils continuent de reconnaître les gens de mer comme étant des travailleurs clés, ils ne peuvent pas appuyer l'inclusion du texte proposé dans la partie du code ayant force obligatoire mais estiment que son insertion dans les Principes directeurs laisse entrevoir une issue.
- 190. Un représentant du gouvernement du Libéria** dit qu'une urgence de santé publique peut être aussi de portée nationale et propose donc de supprimer l'expression «de portée internationale» du texte sous-amendé proposé par le vice-président du groupe gouvernemental. Les armateurs appuient le sous-amendement proposé.
- 191. Le vice-président du groupe des gens de mer** note que les gouvernements proposent de déplacer le texte proposé dans les Principes directeurs, ce que les gens de mer peuvent appuyer. Il estime néanmoins que la préoccupation exprimée quant à la définition des travailleurs clés tend à masquer le vrai problème. Il rappelle que nombre de gouvernements ont dit à l'OMI qu'ils désignaient les gens de mer comme étant des travailleurs clés, sans sembler se préoccuper de l'absence de définition juridique des travailleurs clés dans la MLC, 2006, ni de toute difficulté liée

à la transposition en droit. Ces gouvernements ont fait un pas important en avant, qu'il convient de saluer. Rappelant que les partenaires sociaux ont beaucoup fait pour tenir compte des préoccupations exprimées par les gouvernements, l'intervenant s'interroge sur l'intention qui sous-tend la version sous-amendée proposée par les gouvernements pour poser le contexte et limiter la désignation des gens de mer comme étant des travailleurs clés aux situations d'urgence de portée internationale. En procédant ainsi, on rate la cible. Les gens de mer sont des travailleurs clés parce qu'ils accomplissent un travail clé. Ils transportent des vaccins, de la nourriture et du carburant. Ce sont donc des travailleurs clés en tout temps et ils doivent être reconnus en tant que tels par la société dans son ensemble. L'OIT a publié un excellent rapport sur les travailleurs clés et leur importance qui aborde nombre de ces questions. L'orateur invite donc la commission à examiner de plus près le texte proposé par les partenaires sociaux, même si celui-ci devait être placé dans les Principes directeurs.

- 192. Le vice-président du groupe des armateurs** convient que le texte sous-amendé proposé par les partenaires sociaux représente un appel succinct, clair et simple en faveur de la désignation des gens de mer comme étant des travailleurs clés et, de ce fait, de l'octroi de privilèges particuliers à ces personnes, en codifiant ainsi la situation qui prévaut, dans la pratique, dans les États où les gens de mer sont désignés comme étant des travailleurs clés. La MLC, 2006, est l'instrument idéal pour dire clairement que les gens de mer sont effectivement des travailleurs clés. Leur désignation en tant que tels ne doit pas dépendre du fait de garantir la préservation des impératifs de santé publique, car ceux-ci ne sont préservés, dans la pratique, que si les gens de mer et les autres travailleurs clés peuvent se déplacer en toute sécurité, déplacements qui, s'ils se font sans entrave, sont soumis au moins de restrictions possible. L'orateur n'est pas convaincu par la proposition de déplacer le texte proposé dans les Principes directeurs et le sous-amendement proposé par les gouvernements contient trop de réserves pour être intéressant. Il convient de rappeler que de nombreux pays, dont les États membres de l'UE, ont donné un excellent exemple pendant la pandémie de COVID-19. Toutefois, dans d'autres pays, le prétendu impératif de santé publique à préserver a servi à restreindre les déplacements des gens de mer. L'inclusion du libellé proposé sur les urgences de santé publique ne peut donc être acceptée dans ce contexte.
- 193. Le vice-président du groupe gouvernemental** fait remarquer que ce sujet soulève des questions qui concernent des politiques dans des domaines qui dépassent de loin le secteur maritime. Il rappelle que la Norvège est l'un des pays qui a désigné les gens de mer comme étant des travailleurs clés pendant la pandémie de COVID-19. Une telle désignation en tout temps soulève des questions de politique publique beaucoup plus larges qui concernent différentes organisations des Nations Unies. Les gouvernements doivent mener d'autres consultations sur cette question pour élaborer une solution.
- 194. Un représentant du gouvernement du Royaume-Uni** dit que son gouvernement était prêt à accepter la proposition initiale des partenaires sociaux, qui appelle à désigner les gens de mer comme étant des travailleurs clés en toutes circonstances. Il aurait également pu accepter le sous-amendement proposé par les partenaires sociaux en tant que norme. Toutefois, à la lumière de la discussion, si cette proposition doit être placée dans les Principes directeurs, il propose, en guise de nouveau compromis, de supprimer la phrase introductive sous-amendée, à savoir «En cas de restrictions à la circulation des personnes, notamment en cas d'urgence de santé publique de portée internationale, tout en veillant à ce que les impératifs de santé publique soient préservés,».
- 195. Les représentants des gouvernements de l'Afrique du Sud, des Bahamas, du Brésil, de Chypre, du Danemark, de l'Espagne, de la Grèce, de l'Irlande, de la Jamaïque, de Malte, du Nigéria, de la Norvège, du Pakistan, du Panama et des Philippines** appuient le

sous-amendement proposé. Il est également convenu que le Comité de rédaction pourra déterminer l'emplacement de ce texte dans les Principes directeurs.

196. **Le vice-président du groupe des armateurs** félicite les gouvernements d'avoir reconsidéré leur position et, même s'il ne donne pas aux armateurs tout ce qu'ils souhaitaient, le compromis reconnaît au moins leurs demandes dans une partie de la convention dont les gouvernements doivent tenir dûment compte.
197. **Le vice-président du groupe des gens de mer** dit que, compte tenu du consensus émergent au sein de la commission, les gens de mer peuvent accepter la proposition de compromis. L'emploi de l'expression «des mesures appropriées», au lieu de «toutes les mesures nécessaires», et la suppression de l'expression «et sans entrave» sont décevants mais l'intervenant tient à remercier les gouvernements de contribuer à la marche en avant vers le fait d'énoncer la nécessité de désigner les gens de mer comme étant des travailleurs clés dans le corps de la convention.
198. **Le président** conclut que la proposition n° 4, telle que sous-amendée, est adoptée.
199. Il en est ainsi décidé.

Proposition n° 5 sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime

200. La discussion qui suit porte sur la proposition n° 5 d'amendement au code concernant la norme A5.1.6 de la MLC, 2006, soumise par le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer, qui vise à ajouter le nouveau paragraphe suivant, dans la norme A5.1.6: «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.»
201. **Le vice-président du groupe des gens de mer** présente cette proposition dont l'intention est claire: il s'agit de mentionner les Directives conjointes OMI/OIT sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer. Un amendement est également proposé pour inclure les Directives conjointes OMI/OIT *sur le traitement équitable des gens de mer détenus pour des infractions présumées*, adoptées en novembre 2024, puis approuvées par le Comité juridique de l'OMI et le Conseil d'administration du BIT. Bien que l'on puisse estimer qu'il est prématuré de mentionner ces directives conjointes dans la convention, les gens de mer estiment que plus vite elles figureront dans la MLC, 2006, plus vite elles seront utiles pour les gens de mer incriminés, pour ceux auxquels on refuse une procédure équitable et régulière et pour ceux qui sont détenus. L'accent doit être mis sur le lien entre le traitement équitable dans le contexte d'accidents de mer et maritimes et la rapidité avec laquelle des gens de mer peuvent être inculpés pour des actes délictueux liés à des accidents de mer. Le capitaine du Solong, accusé d'homicide, en est un exemple récent.
202. **Le vice-président du groupe des armateurs** appuie cette proposition.

Amendement A.67

203. L'amendement A.67, soumis par les gouvernements de l'Allemagne, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, de la Croatie, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Irlande, de l'Italie, de la Lettonie, de la Lituanie, du Luxembourg, de

Malte, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, de la Slovaquie, de la Slovénie et de la Suède, vise à ajouter les mots «des principes établis dans le Code pour les enquêtes sur les accidents de l'OMI et des», dans la norme A5.1.6, paragraphe 1.

- 204. Un représentant du gouvernement de la France**, s'exprimant au nom des États membres de l'UE, propose de sous-amender l'amendement A.67 pour remplacer le libellé «des principes établis dans le Code pour les enquêtes sur les accidents de l'OMI et des» par le libellé suivant: «des principes établis par le *Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer* de l'OMI».
- 205. Le vice-président du groupe des armateurs et le vice-président du groupe des gens de mer** appuient l'amendement, tel que sous-amendé.
- 206. Le vice-président du groupe gouvernemental** note que le Code pour les enquêtes sur les accidents de l'OMI a force obligatoire au titre de la Convention SOLAS, dont sont parties la plupart des pays ayant ratifié la MLC, 2006. C'est l'un des codes de l'OMI les plus importants; il est au cœur des audits de l'OMI.
- 207.** L'amendement A.67, tel que sous-amendé, est adopté.

Amendement A.14

- 208.** L'amendement A.14, soumis par les gens de mer, vise à ajouter «et des Directives sur le traitement équitable des gens de mer détenus pour des infractions présumées» après «des Directives conjointes OMI/OIT sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer», dans la norme A5.1.6, paragraphe 1.
- 209. Le vice-président du groupe des armateurs et le vice-président du groupe des gens de mer** appuient l'amendement A.14.
- 210. Le vice-président du groupe gouvernemental** dit qu'en principe les gouvernements appuient la proposition initiale, bien que certains se demandent s'il ne vaudrait pas mieux la faire figurer dans les Principes directeurs. En ce qui concerne l'amendement A.14, tout en appuyant pleinement les Directives sur le traitement équitable des gens de mer détenus pour des infractions présumées, les gouvernements font remarquer que ce texte n'a été adopté par le Comité juridique de l'OMI que quelques semaines auparavant et qu'il est donc prématuré de l'inclure déjà dans la MLC, 2006.
- 211. Une représentante adjointe du Secrétaire général** rappelle que les Directives sur le traitement équitable des gens de mer détenus pour des infractions présumées ont fait l'objet de discussions approfondies au sein d'un groupe de travail de l'OMI avant d'être renvoyées au Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI, qui les a examinées en novembre 2024, et qu'elles ont été ensuite approuvées par le Conseil d'administration du BIT et le Comité juridique de l'OMI. Ces directives ont donc été entièrement adoptées par les organes compétents de chaque organisation et nulle révision ou incertitude ne devrait surgir.
- 212. Un observateur représentant l'OMI** confirme que ces directives ont été préparées pendant plusieurs années avant leur adoption formelle en novembre 2024, avant qu'elles ne suivent les différentes procédures prévues par les deux organisations pour approbation.
- 213. Un représentant du gouvernement du Royaume-Uni** fait remarquer que, si la commission, à sa cinquième réunion, approuve la mention de ces directives, l'amendement correspondant de la MLC, 2006, n'entrera pas en vigueur avant deux ans, ce qui donnera suffisamment de temps à l'examen du texte dans sa totalité. Si une telle mention est adoptée à la prochaine réunion de la commission, cet amendement n'entrera pas en vigueur avant 2030.

214. **Un représentant du gouvernement de la Norvège** dit qu'il faut faire preuve de prudence quant au statut de ces directives dans lesquelles il est dit, au paragraphe 3 de l'introduction, qu'elles ne cherchent pas à nuire à l'application de la loi ou à porter atteinte à l'application du droit pénal ou civil interne d'un quelconque État, de ses procédures ou de ses droits et obligations en vertu du droit international. Or, dans la résolution correspondante, le Comité juridique de l'OMI a invité les États membres à envisager de les incorporer dans la législation nationale. Bien que cet amendement ait été proposé avec les meilleures intentions du monde, des questions juridiques peuvent se poser si son adoption implique toute forme d'obligation en ce qui concerne le droit pénal ou civil interne. La Norvège réserve donc sa position sur cet amendement, tel que sous-amendé.
215. **Une représentante adjointe du Secrétaire général** rappelle que le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a parlé de l'entrée en vigueur de l'amendement au code de la MLC, 2006, et non des directives, et que l'amendement A.14 dit «tiennent dûment compte des recommandations» qui figurent dans la dernière version des directives.
216. **Les représentants des gouvernements du Brésil, des Îles Cook, du Nigéria, du Panama, des Pays-Bas, au nom des États membres de l'UE, de l'Afrique du Sud, de la Fédération de Russie, de la Jamaïque, du Pakistan, des Philippines et de la République de Corée** appuient l'amendement, tel que sous-amendé.
217. **Un représentant du gouvernement du Libéria**, tout en appuyant cet amendement, tel que sous-amendé, demande si l'expression «accident maritime» devrait être remplacée par l'expression «incident de mer» ou «incident maritime», afin de couvrir les accidents et les crimes.
218. **Le vice-président du groupe des armateurs** n'a pas d'avis tranché sur l'emploi de l'expression «accident maritime» ou de l'expression «incident de mer» mais fait remarquer que le titre de la règle 5.1.6 se lit «accidents maritimes». En outre, les Directives sur le traitement équitable des gens de mer détenus pour des infractions présumées peuvent facilement s'appliquer dans les cas où il n'y a eu ni accident maritime ni incident de mer. La question peut être renvoyée au Comité de rédaction et bénéficier de la contribution de la Conseillère juridique.
219. **Une représentante du gouvernement de la Belgique**, s'exprimant au nom des États membres de l'UE, convient que cette question peut être renvoyée au Comité de rédaction.
220. **Une représentante du gouvernement du Danemark**, tout en convenant que ce point peut être renvoyé au Comité de rédaction, estime qu'il peut aussi poser des questions de fond.
221. **Un observateur représentant l'OMI** fait remarquer que le Code pour les enquêtes sur les accidents de l'OMI a un titre plus précis, à savoir Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer de l'OMI. Les incidents de mer sont donc déjà inclus dans le champ d'application du code, qui a force obligatoire au titre de la Convention SOLAS.
222. **Une représentante adjointe du Secrétaire général** répond à la demande de précisions d'un représentant du gouvernement de la République de Corée concernant la pertinence des Directives sur le traitement équitable des gens de mer détenus pour des infractions présumées récemment adoptées pour les accidents maritimes en disant que ces directives contiennent de nouveaux éléments qui élargissent la protection accordée aux gens de mer par rapport à leur version de 2006. Par exemple, ce texte appelle les gouvernements à coopérer pour que les gens de mer détenus pendant une longue période et dont le passeport a expiré puissent disposer d'un passeport. Ces principes plus larges peuvent offrir une protection aux gens de mer dans tous les cas connexes.

223. **Le vice-président du groupe des gens de mer** estime que les directives récemment adoptées témoignent d'une réflexion plus actuelle sur les attentes des gens de mer et des armateurs et qu'elles sont donc davantage pertinentes pour ce qui concerne l'incrimination et la détention des gens de mer pour des infractions présumées. Ces directives comportent une nouvelle section consacrée aux droits, aux obligations et au traitement qui est réservé à ces personnes en cas de présomption d'infraction, par exemple l'accès à un appui juridique, le droit de connaître les chefs d'inculpation retenus contre elles et le droit que l'on subviennne à leurs besoins, conformément aux prescriptions de la MLC, 2006. Par conséquent, il est extrêmement important d'adopter cet amendement afin que ces directives soient dûment prises en compte dès que possible.
224. **Un représentant du gouvernement du Pakistan** propose de conserver l'expression «accident maritime», car l'expression «incident de mer» élargirait trop le champ de la disposition proposée.
225. **Un représentant du gouvernement du Libéria** souscrit aux propos de son préopinant.
226. **Un représentant du gouvernement de la Türkiye**, prenant note de l'ajout de la mention du Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer de l'OMI dans la première phrase, propose un amendement corrélatif consistant à remplacer «de ces directives» par «du Code et des directives susmentionnées», dans la deuxième phrase.
227. **Un représentant du gouvernement de la Norvège** se dit préoccupé par l'ajout d'une nouvelle mention de ce code qui peut imposer des obligations supplémentaires aux États Membres.
228. **Le président** note que le sous-amendement proposé par le représentant du gouvernement de la Türkiye n'est pas appuyé et qu'il ne sera pas examiné. Il note que l'amendement A.14, tel que sous-amendé, est approuvé par la commission et que la proposition n° 5, telle que modifiée, est donc adoptée.
229. Il en est ainsi décidé.

Proposition n° 6 sur les heures de travail et les heures de repos

230. La discussion qui suit porte sur la proposition n° 6 d'amendement au code concernant la norme A2.3, paragraphe 5 b) ii), soumise par les gens de mer, qui vise à remplacer les termes «77 heures par période de sept jours» par les termes «96 heures par période de sept jours».
231. **Le vice-président du groupe des gens de mer** présente cette proposition en disant qu'il est évident, comme le confirment les recherches demandées et menées notamment par l'ITF et l'Université maritime mondiale, que la culture de l'ajustement qui prévaut dans le secteur maritime a des effets conséquents sur les heures de travail et les heures de repos. Les recherches brossent le tableau d'une fâcheuse vérité, cause d'une profonde préoccupation. Même si les mécanismes de contrôle et les inspections de l'État du port ne montrent pas la vérité et si les registres à bord des navires ne reflètent pas la réalité, la situation que décrivent les gens de mer est radicalement différente. Bien que les registres indiquent que les gens de mer travaillent environ 75 heures par semaine, les marins sont en réalité en activité plus de 90 heures par semaine. De plus, dans la pratique, la plupart des gens de mer ne jouissent d'aucune journée de congé pendant les 11 ou 12 mois de leur période d'embarquement, ce qui constitue une violation flagrante des dispositions de la convention. En outre, nombre d'études montrent que travailler plus de 55 heures par semaine accroît le risque d'accident vasculaire cérébral et de maladie cardiaque. L'impact préjudiciable du travail posté aggrave la situation. Il est préoccupant de constater que, tandis que la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail a été récemment amendée afin d'englober le milieu de travail sûr et salubre, la MLC, 2006, fixe encore une semaine de travail de 75 heures en théorie, régime qui peut dépasser les

90 heures dans la pratique. Les gouvernements ne peuvent accepter une convention dont les termes sapent le droit des gens de mer à un milieu de travail sûr et salubre. Par exemple, d'après le rapport intérimaire concernant le Solong, impliqué dans une collision avec le Stena Immaculate, le capitaine, unique guetteur à bord, était fatigué; les heures de travail et les effectifs à bord du navire sont la principale raison de la collision et du décès d'un marin. Sans surprise, le secteur traverse une crise en matière de recrutement et de maintien dans l'emploi. Personne ne souhaite de plein gré travailler plus de 90 heures par semaine pendant 11 ou 12 mois. La situation ne fera qu'empirer si des décisions difficiles ne sont pas prises maintenant pour faire face à ces conditions inacceptables.

- 232. Le vice-président du groupe des armateurs** a conscience du fait que ce sujet est une question qui préoccupe vivement les gens de mer. Toutefois, les armateurs souhaitent conserver le libellé original de la convention, repris de la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996. Les négociations sur ce libellé ont été difficiles et le compromis trouvé est peut-être fragile mais, dans l'esprit de l'OIT, tient. Les armateurs estiment que rien ne justifie de le mettre à mal maintenant, en particulier car ses termes, fondés sur les heures de travail et les heures de repos, sont désormais reflétés dans la STCW, telle qu'amendée.
- 233. Le vice-président du groupe gouvernemental** dit que les gouvernements conviennent que les gens de mer ont mis en évidence des points extrêmement importants. Toutefois, comme il est également traité par l'OMI par l'intermédiaire de la STCW et d'autres instruments connexes, ce sujet devrait être examiné, par exemple, par le Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI ou un groupe similaire, car il est considéré comme étant de la plus haute importance. Il est regrettable que l'on manque du temps nécessaire pour traiter dûment de cette question et, de ce fait, le Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI peut représenter un bon cadre à cette fin.
- 234. Le vice-président du groupe des gens de mer**, tout en ne voyant pas pourquoi il est si difficile de changer simplement le nombre minimum d'heures de repos par période sept jours, pour le faire passer de 77 à 96, dit apprécier les commentaires importants formulés par le vice-président du groupe gouvernemental reconnaissant le problème mis en avant par les gens de mer. En vue d'avancer sur ce point et sur d'autres questions, l'intervenant peut envisager de retirer cette proposition si une résolution dûment libellée peut être adoptée sur les points soulevés.
- 235. Le vice-président du groupe des armateurs** estime que cette question exige un examen minutieux auquel il conviendrait plutôt de procéder dans le cadre d'une instance mixte OIT/OMI, par exemple le Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI, car la MLC, 2006, et la STCW contiennent des dispositions parallèles, sans être toutefois identiques, sur les périodes de repos des gens de mer. Les armateurs sont prêts à envisager une résolution sur ce sujet.
- 236. Un observateur représentant l'OMI** se félicite de la discussion sur cette proposition et prie instamment la commission de préciser autant que possible la tâche qui sera confiée au Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI, lorsqu'elle rédigera la résolution.
- 237.** Dans ces conditions, la proposition n° 6 est retirée.

Proposition n° 7 sur les dérogations aux heures de travail et aux heures de repos

- 238.** La discussion qui suit porte sur la proposition n° 7 d'amendement au code concernant la norme A2.3, paragraphe 13, de la MLC, 2006, soumise par le groupe des gens de mer, qui vise à remplacer la phrase «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», par la phrase suivante: «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.»

Amendement A.19

239. L'amendement A.19, soumis par les gens de mer, vise à remplacer les termes «du voyage» par les termes «des périodes d'embarquement», dans la norme A2.3, paragraphe 13, telle qu'énoncée dans la proposition n° 7.

240. Le vice-président du groupe des gens de mer présente cet amendement en disant que cette proposition tient à répondre à certaines questions posées par les gouvernements au sujet de la définition des voyages, en particulier des voyages de courte durée. Cette proposition est en lien avec la possibilité de dérogations aux heures de travail et aux périodes de repos normales contenue dans la norme A2.3, paragraphe 13, ainsi qu'avec la possibilité visée à la norme A2.3, paragraphe 6, concernant la division des heures de repos en deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures. Le mécanisme de dérogation aux heures de travail normales prévu au paragraphe 13 passe par la voie d'une convention collective qui doit, dans toute la mesure possible, être conforme aux dispositions de la norme mais qui peut tenir compte 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. Les éléments disponibles témoignent néanmoins d'un manquement aux prescriptions correspondantes et de leur non-application. Au sujet de plusieurs pays, la commission d'experts a remarqué que les conventions collectives ne servaient pas à cela et constaté l'existence d'accords de main-d'œuvre qui, dans la pratique, semblent constituer un moyen de contourner la réglementation et les dispositions qui n'étaient pas appliquées. À cet égard, l'intervenant mentionne le cas de P&O Ferries, qui a licencié 800 travailleurs pour les remplacer par des travailleurs au bénéfice de contrats prévoyant des journées de travail de 12 heures sans journée de repos pendant 17 semaines. En fin de compte, une telle exploitation pose de vrais problèmes en matière de sécurité et d'application. Cette proposition vise donc à encourager les États Membres à s'acquitter de leur rôle, à disposer que les conventions collectives réduisent les périodes d'embarquement maximales et à garantir le repos compensatoire, comme le font déjà les bons armateurs.

241. Le président propose que la commission examine en même temps l'amendement A.59.

Amendement A.59

242. L'amendement A.59, soumis par les armateurs, vise à conserver le texte original de la disposition figurant dans la norme A2.3, paragraphe 13, et donc à supprimer les termes énoncés dans la proposition n° 7.

243. Le vice-président du groupe des armateurs présente cet amendement en estimant que le texte original du paragraphe 13 est utile et approprié et qu'il garantit le contrôle national de toute dérogation par les autorités compétentes. Si, comme l'affirment les gens de mer, un tel contrôle n'est pas effectué, un amendement aux dispositions de la convention ne changera rien à la situation. Compte tenu de la conclusion de la discussion sur la proposition n° 6 et du renvoi de l'examen de la question des heures de travail et des heures de repos au Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI, il ne faut pas modifier un texte qui existe depuis 1996.

- 244. Le vice-président du groupe gouvernemental** fait remarquer que la question à l'examen a trait aux conventions collectives, autrement dit qu'il s'agit d'une question concernant essentiellement les partenaires sociaux. La proposition du vice-président du groupe des armateurs peut indiquer la voie à suivre.
- 245. Le vice-président du groupe des gens de mer** est sensible aux points de vue exprimés par le groupe gouvernemental et le groupe des armateurs. Il souligne toutefois que la question à l'examen n'est pas celle de la négociation collective en elle-même mais celle de la prescription relative au fait que les autorités compétentes doivent enregistrer et avaliser les conventions collectives et veiller à ce que les dispositions de ces textes établissent des heures de travail plus courtes et des périodes de repos plus longues que le minimum fixé par la convention. Pour les gouvernements, laisser les partenaires libres de négocier des conventions collectives n'offrant pas de meilleures normes que les niveaux minima énoncés dans la convention équivaut à un abandon de responsabilité. Afin d'aller de l'avant, il serait acceptable d'adopter une résolution dûment libellée renvoyant la question au Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI, comme pour la proposition n° 6.
- 246. Une représentante adjointe du Secrétaire général** fait remarquer que le paragraphe 13 énonce une obligation en matière de négociation collective et que la liberté de négocier collectivement fait partie des principes fondamentaux de l'OIT. Toutefois, en l'espèce, les conventions collectives peuvent diminuer la protection énoncée dans la MLC, 2006. En vertu de la disposition à l'examen, les gouvernements sont tenus d'autoriser ou d'enregistrer ces conventions collectives et, à ce moment-là, d'en vérifier la teneur qui, dans la mesure du possible, doit être conforme aux dispositions de la convention. Cela est important car, par exemple, si un syndicat est très fragile et qu'il accepte des dérogations excessives, les autorités devront refuser la convention. Si cette question est examinée par un groupe de travail tel que le Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI, le groupe concerné devra reconnaître que la négociation collective relève sans conteste du mandat de l'OIT, même si l'autorisation de dérogation aux heures de travail et aux heures de repos constitue une autre question. D'après les informations disponibles, les dérogations aux heures de travail autorisées par la convention semblent établies dans la législation d'une large majorité de pays, après importation de la STCW, sans avoir fait l'objet d'un accord par voie de négociation collective, comme prescrit par la MLC, 2006.
- 247. Le vice-président du groupe des gens de mer** dit qu'après consultations entre les groupes, un projet de résolution est convenu. Ce texte sera soumis à la commission et couvrira les questions abordées au cours de la discussion sur les propositions n°s 6 et 7, que son groupe retire donc.
- 248.** La commission prend note du retrait des propositions n°s 6 et 7.

Propositions n°s 8 et 9 sur la formation et les qualifications, ainsi que le développement des carrières et des compétences

- 249.** La discussion qui suit porte sur les propositions n°s 8 et 9, qui couvrent des sujets similaires.
- 250.** La proposition n° 8 d'amendement au code concernant la règle 1.3 de la MLC, 2006, soumise par le groupe des gens de mer, vise à ajouter la nouvelle norme A1.3 dans la règle 1.3: «Norme A1.3 – Formation et qualifications
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.»

- 251.** La proposition n° 9 d'amendement au code concernant la norme A2.8, paragraphe 3, de la MLC, 2006, soumise par le groupe des gens de mer, vise à remplacer le membre de phrase «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» par le libellé suivant: «, 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».
- 252. Le vice-président des gens de mer** insiste sur l'importance d'une transition juste et équitable pour les gens de mer: d'après les recherches récentes, quelque 800 000 marins devront bénéficier de services de reconversion et de perfectionnement pour faire efficacement face à la décarbonation du secteur, afin de garantir un maniement sûr des combustibles de substitution. Toutefois, à la lumière des discussions menées dans le contexte de l'OMI sur ces mesures et les mesures économiques pouvant être convenues pour financer la décarbonation du secteur maritime, et compte tenu des contraintes de temps qui s'imposent à la commission, l'intervenant retire à contrecœur les propositions n°s 8 et 9 et tous amendements connexes et envisage de les soumettre de nouveau à la prochaine réunion de la commission.
- 253. Le président** prend note du retrait des propositions n°s 8 et 9. De ce fait, les amendements A.21, A.57, A.58 et A.79 ne seront pas examinés.

Proposition n° 10 sur le rapatriement

- 254.** La discussion qui suit porte sur la proposition n° 10 d'amendement au code concernant la norme A2.5.1 et le Principe directeur B2.5.1, paragraphe 3, de la MLC, 2006, soumise par le groupe des gens de mer, qui vise à:
- ajouter, dans la norme A2.5.1, le nouveau paragraphe suivant: «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.»;
 - supprimer le Principe directeur B2.5.1, paragraphe 3.

Amendement A.56

- 255.** L'amendement A.56, soumis par le groupe des armateurs, vise à supprimer le nouveau paragraphe 3 proposé.
- 256. Le vice-président du groupe des armateurs** présente cet amendement en disant que les raisons qui expliquent la suppression du nouveau paragraphe proposé ne sont guère éloignées des motifs évoqués lorsqu'une proposition très similaire a été soumise à la quatrième réunion de la commission, en 2022. Le terme «rapatriement» qualifie le retour des gens de mer vers leur pays de résidence, comme réaffirmé en 1987, lors de l'adoption de la convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987, et en 2006, lorsqu'il a été intégré dans la MLC, 2006. Les armateurs ne choisissent pas le domicile des gens de mer et cette proposition, sous sa forme actuelle, représente une charge financière difficile à quantifier et à assumer qui peut changer à chaque déménagement du marin. Cette proposition pourrait représenter un avantage pour les gens de mer vivant dans les lieux les plus éloignés et les plus difficiles d'accès, car les armateurs

devraient assumer le coût du transport vers leur domicile, quel qu'en soit le montant. Dans les faits, cela pourrait avoir une conséquence involontaire: les gens de mer vivant dans une capitale seraient favorisés par rapport à ceux vivant plus loin, afin de réduire au minimum les frais de rapatriement. Lorsque les armateurs paient les frais de voyage des membres de l'équipage, ils peuvent couvrir la totalité du déplacement ou le remboursement peut être soumis à des limites: par exemple le voyage effectué en train et non celui réalisé en taxi est pris en charge. La législation de certains pays prévoit que ces versements sont soumis à l'impôt, car un paiement pour un déplacement vers ou depuis le travail est considéré comme un avantage en nature. Si cette proposition est acceptée, est-ce que les armateurs devront en assumer le caractère imposable? Certains armateurs essaieront peut-être de compenser cette perte en limitant les hausses de salaire ou en réduisant d'autres composantes du système de gratifications. Il sera impossible de procéder de façon équitable: il y aura donc inévitablement des gagnants et des perdants. Les gens de mer justifient cette proposition en disant qu'elle vise à mettre les prestations de rapatriement normales en conformité avec les situations d'abandon. Or, ces deux situations sont radicalement différentes. Un équipage abandonné est en situation de détresse extrême, car son employeur a disparu sans lui accorder le moindre appui. Cet employeur affiche probablement des arriérés de paiement des salaires et la famille de ces membres d'équipage n'a peut-être plus les moyens de payer les factures du ménage. Dans ces cas, il est donc justifié que le prestataire de la garantie financière assume le coût du voyage jusqu'au domicile du marin, ainsi que d'autres obligations. En revanche, en cas de rapatriement ordinaire, le marin n'est pas privé de l'appui de l'armateur. Il peut conserver son emploi, ou si la relation d'emploi parvenait à son terme, il est payé en totalité et dans les délais prescrits, et les congés qu'il n'a pas pris lui sont payés. En cas de maladie ou de lésion à bord, le marin a droit à un congé de maladie de seize semaines, voire plus. Comparaison n'étant pas raison, les armateurs ne peuvent pas appuyer cette proposition.

257. Le vice-président du groupe des gens de mer fait remarquer que la disposition actuellement en vigueur sur cette question doit être mise à jour: en effet, elle a été adoptée en 1926, puis renforcée en 1987 et en 2006, sans que le texte soit guère modifié. En revanche, l'une des caractéristiques les plus marquantes de la MLC, 2006, tient au fait que cette convention est un instrument vivant. Il appartient aux mandants tripartites d'en actualiser et d'en adapter le texte aux besoins actuels. Les amendements à la MLC, 2006, sur le rapatriement en cas d'abandon, qui reconnaissent le droit des gens de mer à être rapatriés à leur domicile, dans certaines circonstances et à certaines conditions, en sont un bon exemple. Cela justifie largement la présente proposition qui vise à aligner la destination de rapatriement sur l'adresse du domicile du marin. S'il est évident que les gens de mer abandonnés se trouvent dans une situation de détresse particulière, rien n'explique clairement pourquoi les conditions du rapatriement devraient être différentes en d'autres circonstances. Lorsqu'ils se rendent de leur domicile à leur lieu d'emploi, les gens de mer méritent que l'on subvienne à leurs besoins et qu'on leur assure une couverture médicale. Les exemples de gens de mer dont le rapatriement a été interrompu et auxquels on a dit que l'armateur n'était nullement tenu de subvenir à leurs besoins et de couvrir les urgences médicales sont légion. Pendant la pandémie de COVID-19, la crise de la relève des équipages a fait que des gens de mer se sont retrouvés bloqués ou en quarantaine et qu'ils ont dû assumer leurs frais, sans l'appui de leur armateur. Cette proposition vise à tirer l'un des enseignements de cette pandémie. Dans ces conditions, le vice-président du groupe des gens de mer s'oppose à cet amendement.

258. Le vice-président du groupe gouvernemental dit que les gouvernements préfèrent l'amendement A.66, qui vise à retoucher la proposition. Même si les gouvernements appuient l'intention qui sous-tend cette proposition, ils estiment qu'il convient d'en modifier le libellé, par exemple pour ce qui concerne la destination de rapatriement, qui peut être le domicile du marin ou une destination de rapatriement mutuellement convenue. Il faut admettre que le domicile du

marin n'est pas systématiquement la destination de rapatriement idéale, par exemple s'il se trouve en zone de guerre.

- 259. Le président** prend note de l'absence de consensus tripartite pour appuyer l'amendement A.56, qui ne sera donc pas examiné plus avant.

Amendement A.66

- 260.** L'amendement A.66, soumis par les gouvernements de l'Allemagne, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, de la Croatie, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Irlande, de l'Italie, de la Lettonie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, de la Slovaquie, de la Slovénie et de la Suède, vise à retoucher le nouveau paragraphe 3 de la norme A2.5.1 comme suit: «3. Sous réserve de toute convention collective régissant les questions abordées dans la présente disposition, les frais qui incombent à l'armateur en cas de rapatriement, en vertu du paragraphe 2 c), couvrent au moins: a) le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement; 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 les conventions collectives; d) le transport des 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.»
- 261. Le vice-président du groupe des gens de mer** soulève des questions d'ordre rédactionnel concernant l'amendement A.66. Tout d'abord, il s'interroge sur la mention des conventions collectives au début du paragraphe. S'il est évident que les questions couvertes par ce paragraphe sont souvent couvertes par des conventions collectives, dans le contexte de la MLC, 2006, il est plus normal de les mentionner à la fin de la disposition et en lien avec la législation, en reprenant les termes qui figurent déjà à l'alinéa c), comme proposé dans l'amendement. L'intervenant convient que le domicile des gens de mer n'est peut-être pas la destination de rapatriement la plus adéquate en toutes circonstances et qu'il peut s'avérer utile de refléter cela par un libellé approprié. Il est néanmoins également important de couvrir les cas dans lesquels les gens de mer vivent très loin des grandes villes. L'un des principaux fournisseurs de main-d'œuvre dans le secteur maritime mondial est un archipel de 17 000 îles; il n'est pas raisonnable de limiter le rapatriement à une ville qui se trouve peut-être à trois jours de voyage du domicile du marin. Il n'est pas raisonnable non plus que le rapatriement ne couvre ni l'alimentation ni le logement nécessaires. En ce qui concerne les bagages, le chiffre de 30 kilogrammes qui figure dans la proposition est repris du Principe directeur. Toutefois, si la limite de 30 kilogrammes de bagages peut poser problème sur un vol international, elle en pose probablement un pour la correspondance dans le pays, où la limite est inférieure. Le texte de l'amendement ne doit donc pas préciser de limite de poids, car le rapatriement devrait couvrir les effets personnels du marin.
- 262. Le vice-président du groupe gouvernemental** propose un sous-amendement à l'alinéa c) consistant à remplacer le terme «à la destination de rapatriement» par l'expression «au domicile ou à la destination de rapatriement mutuellement convenue».
- 263. Un représentant du gouvernement du Japon** dit appuyer l'amendement A.66 et retire donc l'amendement A.10.

264. **Le vice-président du groupe des gens de mer** dit que la suppression du terme «convenable» pour qualifier l'alimentation pose problème. La mention des conventions collectives au début du paragraphe pose également problème. Les normes minimales applicables au rapatriement doivent être équivalentes à celles qui sont applicables en cas d'abandon.
265. **Le vice-président du groupe des armateurs**, tout en accueillant favorablement l'amendement dans sa forme initiale, sous réserve de modifications, ne peut accepter le sous-amendement proposé par le vice-président du groupe gouvernemental.
266. **Le président** dit qu'en l'absence d'accord sur le sous-amendement à l'amendement, la commission va examiner le texte initial de l'amendement A.66.
267. **Le vice-président du groupe des armateurs** demande des précisions concernant la phrase introductive du paragraphe proposé. Est-ce que le membre de phrase «Sous réserve de toute convention collective régissant les questions abordées dans la présente disposition» signifie que, si les parties à la convention collective en sont convenues, les dispositions de cette convention peuvent être à certains égards moins favorables que celles qui figurent dans la disposition de la MLC, 2006? À titre d'exemple, si les parties conviennent d'une limite à 23 kilogrammes de bagages au lieu de, par exemple, 30 kilogrammes, cette limite-là s'appliquera-t-elle? Les alinéas *a)* et *b)* concernant le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement et la fourniture d'un logement et de nourriture dès le moment où le marin quitte le navire jusqu'à ce qu'il arrive à sa destination de rapatriement sont acceptables en l'état. En revanche, l'alinéa *c)* concernant la rémunération et les indemnités depuis le moment où le marin quitte le navire et jusqu'à la destination de rapatriement, si la législation ou les conventions collectives le prévoient, ne peut être transposé des Principes directeurs à la norme. L'intervenant propose de sous-amender l'alinéa *d)* en ajoutant «jusqu'à 30 kilogrammes» après «le transport». L'alinéa *e)* est acceptable en l'état. La transposition de la plupart du paragraphe du Principe directeur dans une prescription ayant force obligatoire représente un grand changement, néanmoins acceptable, pour les armateurs si l'alinéa sur la rémunération et les indemnités reste dans les Principes directeurs.
268. **Une représentante adjointe du Secrétaire général** répond à une demande de précisions en disant que si l'expression «jusqu'à 30 kilogrammes» est adoptée et qu'une convention collective précise 23 kilogrammes de bagages, cette limite serait incluse dans l'expression «jusqu'à 30 kilogrammes» et, partant, applicable.
269. **Le vice-président du groupe des gens de mer** fait remarquer que les conventions collectives peuvent offrir des conditions plus favorables, qui doivent être reflétées dans la phrase introductive, par exemple en supprimant le membre de phrase «régissant les questions abordées dans la présente disposition» et en le remplaçant par les termes «prévoyant des dispositions plus favorables». En outre, il n'est pas logique de ne pas imposer de limite de bagages pour les gens de mer abandonnés mais d'en imposer une de 30 kilogrammes pour les marins rapatriés à l'issue d'un embarquement normal. Les gens de mer qui ont travaillé onze mois sont susceptibles d'accumuler quantité d'effets.
270. **Le vice-président du groupe des armateurs** s'oppose au sous-amendement proposé qui va à l'encontre de l'objectif de la MLC, 2006, à savoir fixer des normes minimales.
271. **Le vice-président du groupe gouvernemental** dit qu'il est possible de faire preuve d'une certaine souplesse quant au libellé de la disposition proposée et que le sujet couvert relève essentiellement d'une entente entre les partenaires sociaux.

272. **Une représentante du gouvernement de l'Indonésie** n'appuie pas la proposition des armateurs consistant à maintenir l'alinéa c) dans les Principes directeurs et estime que le poids précisé devrait être «30 kilogrammes», comme cela est actuellement le cas dans le Principe directeur, et non «jusqu'à 30 kilogrammes».
273. **Un représentant du gouvernement des Philippines** peut appuyer ce libellé avec le maintien de l'alinéa c) dans la norme. Il serait utile de préciser qui – de l'armateur ou du marin – choisit la destination de rapatriement.
274. **Un représentant du gouvernement de la France** préfère la version de l'amendement antérieure à celle du sous-amendement proposé par les gens de mer sur la phrase introductive; il préfère maintenir l'alinéa c) dans le Principe directeur.
275. **Une représentante du gouvernement du Danemark** convient que l'alinéa c) devrait rester dans les Principes directeurs, en particulier si l'on conserve le libellé proposé par les gens de mer dans la partie introductive du nouveau paragraphe.
276. **Les représentants des gouvernements de la Barbade et de la Grèce** souscrivent aux propos des gouvernements de la France et du Danemark.
277. **Une représentante du gouvernement des Îles Cook** précise que la destination de rapatriement est un point qui doit obligatoirement figurer dans le contrat d'engagement maritime et donc faire l'objet d'un accord au moment de la signature du contrat.
278. **Une représentante adjointe du Secrétaire général** précise que, conformément au Principe directeur B2.5.1, paragraphe 3 a), les frais à la charge de l'armateur en cas de rapatriement devraient inclure au moins le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement, conformément au paragraphe 6 dudit Principe directeur, qui contient des dispositions précises quant à la destination de rapatriement.
279. **Le vice-président du groupe des gens de mer** se dit admiratif de la façon dont les pays scandinaves et d'autres pays encouragent la négociation collective en tant que mécanisme principal de la réalisation de la justice sociale, de l'égalité de rémunération et des prestations sociales. Toutefois, le libellé de la partie introductive de la phrase, avant le sous-amendement qu'il a proposé, ne reprend pas les termes habituellement employés dans la convention et ouvre grand la porte à des dérogations aux normes minimales énoncées dans la suite du paragraphe. En ce qui concerne les bagages des gens de mer, mieux vaudrait ne mentionner aucun poids.
280. **Le vice-président du groupe des armateurs** ne peut accepter le libellé pour la partie introductive de la phrase proposée par les gens de mer. En outre, en ce qui concerne en particulier le poids des bagages qui doit être couvert par les dispositions relatives au rapatriement, faire passer cette disposition au rang de norme n'entraîne aucune perte de droits. Certains gouvernements ont peut-être adopté une législation en tenant dûment compte de cette disposition dans les Principes directeurs et ne pourront donc pas en changer le fond. D'autres peuvent avoir fixé un poids plus élevé pour les bagages des gens de mer. Les gouvernements n'ayant pas encore adopté de texte de loi sur cette question devront le faire. De ce fait, nul ne sortira perdant si l'on fixe la limite aux 30 kilogrammes proposés.
281. **Un représentant du gouvernement du Royaume-Uni**, dans le but d'aplanir les difficultés empêchant de parvenir à un accord au sein de la commission, propose de supprimer le membre de phrase introductif «Sous réserve de toute convention collective régissant les questions abordées dans la présente disposition», ou de le déplacer à la fin du paragraphe en indiquant que les conventions collectives peuvent prévoir des conditions différentes mais non moins favorables, comme précisé ailleurs dans la convention.

282. **Le vice-président du groupe des gens de mer** appuie la proposition consistant à supprimer le membre de phrase introductif du paragraphe proposé.
283. **Le vice-président du groupe des armateurs** peut accepter le sous-amendement consistant à supprimer le membre de phrase introductif.
284. **Le président** prend note de l'accord en faveur de la suppression du membre de phrase introductif ainsi que des alinéas *a)* et *b)*.
285. **Les représentants des gouvernements des Bahamas, du Danemark et du Libéria** sont d'accord pour conserver l'alinéa *c)* dans les Principes directeurs.
286. **Une représentante du gouvernement de l'Indonésie**, tout en disant préférer que cet alinéa soit inclus dans la norme, peut accepter qu'il demeure dans les Principes directeurs si les gens de mer sont d'accord.
287. **Le vice-président du groupe des gens de mer** fait remarquer que le texte de l'alinéa *c)* dit «si cela est prévu par la législation nationale ou par les conventions collectives» et que, de ce fait, son inclusion dans la norme ne devrait pas poser problème. Toutefois, en vue de parvenir à un accord et de ne pas perdre le reste de la proposition, il peut accepter que cet alinéa reste dans les Principes directeurs.
288. Il en est ainsi décidé.
289. **Le vice-président du groupe des armateurs**, au sujet de l'alinéa *d)*, dit qu'en échange d'avoir accepté que cette disposition passe des Principes directeurs au rang de norme, il souhaiterait que l'expression «jusqu'à 30 kilogrammes» soit mentionnée à propos du poids des bagages. Si une législation nationale prévoit une disposition plus avantageuse, cela n'y portera pas préjudice. Le début de la phrase précisant «au moins», il est nécessaire de s'assurer que la norme minimale énoncée à l'alinéa *d)* soit un maximum de 30 kilogrammes, en particulier compte tenu du coût élevé des bagages facturé par les compagnies aériennes.
290. **Le vice-président du groupe des gens de mer**, faisant remarquer que l'expression «au moins» figure au début de la phrase, dit qu'il n'est pas logique de préciser ensuite «jusqu'à 30 kilogrammes». Toutefois, cela étant dit, il semble que ce libellé peut avoir des significations différentes selon les personnes et que, l'expression «au moins» étant conservée, les 30 kilogrammes sont dans les faits une règle minimale, ce qui fait que la situation actuelle ne sera pas affectée. Ainsi, dans l'intérêt du consensus, l'intervenant peut accepter le libellé proposé.
291. **Le président** note que l'amendement A.66, tel que sous-amendé, est approuvé, et que cela entraînera des modifications corrélatives dans le Principe directeur, dont le Comité de rédaction pourra se charger.

Amendement A.81

292. L'amendement A.81, soumis par les gouvernements de l'Allemagne, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, de la Croatie, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Irlande, de l'Italie, de la Lettonie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, de la Slovaquie, de la Slovénie et de la Suède, vise à supprimer le texte actuel et à le remplacer par ce qui suit, dans la norme A2.5.1, paragraphe 5 *b)*: «*b)* L'État du pavillon pourra recouvrer auprès de l'armateur les frais encourus pour le rapatriement du marin dans les circonstances prévues à l'alinéa *a)*, lesquels peuvent comprendre le voyage jusqu'à la destination du rapatriement, le transport des bagages personnels du marin et des dépenses raisonnables en nourriture et hébergement;».

- 293. Le vice-président du groupe gouvernemental** propose deux sous-amendements. Le premier, conformément aux termes généralement employés dans les dispositions ayant force obligatoire, consiste à remplacer les termes «peuvent comprendre» par le terme «comprennent». Le deuxième résulte de l'amendement A.66 et consiste à ajouter le membre de phrase «, ainsi que le traitement médical, si nécessaire» après l'expression «nourriture et hébergement».
- 294. Le vice-président du groupe des gens de mer** peut accepter cet amendement, tel que sous-amendé.
- 295. Un représentant du gouvernement de la France** dit que l'inclusion de la mention du traitement médical et le remplacement des termes «peuvent comprendre» par le terme «comprennent» découlent de la transposition de la disposition des Principes directeurs au rang de norme et de l'adoption de l'amendement A.66.
- 296. Le vice-président du groupe gouvernemental**, après consultations, retire l'amendement A.81.
- 297. Le président** note que, comme suite à l'adoption de l'amendement A.66 et au retrait de l'amendement A.81, l'amendement A.29 ne sera pas examiné. Il note également que la proposition n° 10, telle que modifiée, est approuvée.

Proposition n° 11 sur le guide médical international

- 298.** La discussion qui suit porte sur la proposition n° 11 d'amendement au code concernant le Principe directeur B4.1.1, paragraphes 2 et 4, de la MLC, 2006, soumise par le groupe des armateurs, qui vise à:
- ajouter, dans le Principe directeur B4.1.1, paragraphe 2, l'expression «de l'International Medical Guide for Seafarers and Fishers», après l'expression «des éditions les plus récentes»;
 - ajouter, dans le Principe directeur B4.1.1, paragraphe 4, l'expression «de l'International Medical Guide for Seafarers and Fishers», après l'expression «de l'édition la plus récente».
- 299. Le vice-président du groupe des armateurs** rappelle que la convention, dans la norme A4.1, paragraphe 4 a), prévoit que tout navire dispose d'un guide médical. Cette proposition vise donc à inclure, dans le Principe directeur B4.1.1, une mention du nouveau guide intitulé International Medical Guide for Seafarers and Fishers, publié en mars 2023. Ce guide, produit commercial dont les ventes n'ont à ce jour apporté aucun bénéfice à l'ICS, a été établi par l'ICS par la voie de la coopération, en coordination avec les parties prenantes, dont l'ITF et l'Association internationale de médecine maritime, en tant qu'outil pour la personne chargée des soins médicaux à bord. L'idée est de le tenir à jour.
- 300. Le vice-président du groupe gouvernemental et le vice-président du groupe des gens de mer** appuient cette proposition.
- 301. Une représentante du gouvernement de la Pologne**, s'exprimant au nom des États membres de l'UE, a bien conscience de l'intention qui sous-tend cette proposition, qui vise à tenir à jour les prescriptions en matière de formation. Elle appuie l'inclusion de la mention du guide intitulé International Medical Guide for Seafarers and Fishers, aux côtés des autres guides, dont le Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses, garantissant ainsi que les personnes chargées d'administrer les soins médicaux à bord ont accès aux dernières informations médicales, ce qui est indispensable pour la sécurité et le bien-être des gens de mer.
- 302. Le président** prend note de l'appui exprimé en faveur de l'adoption de la proposition n° 11.
- 303.** Il en est ainsi décidé.

Proposition n° 15 sur les soins médicaux à bord des navires et à terre

- 304.** La discussion qui suit porte sur la proposition n° 15 d'amendement au code concernant la norme A4.1 et le Principe directeur B4.1.1, paragraphe 3, de la MLC, 2006, soumise par les gouvernements de l'Allemagne, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, de la Croatie, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Irlande, de l'Italie, de la Lettonie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, de la Slovaquie, de la Slovénie et de la Suède, proposition qui vise à supprimer le Principe directeur B4.1.1, paragraphe 3, et à ajouter l'alinéa suivant au paragraphe 4 de la norme A4.1: «e) Les personnes visées à l'alinéa c) de la présente norme, et tous les autres gens de mer désignés par l'autorité compétente, doivent suivre, tous les cinq ans au maximum, des cours de perfectionnement en matière de premiers secours et de soins médicaux à bord leur permettant d'entretenir et d'accroître leurs connaissances et leurs compétences et de se tenir au courant des nouveautés. Ces cours doivent être conformes aux dispositions de la STCW.»
- 305. Le vice-président du groupe gouvernemental** fait remarquer qu'il est prématuré d'examiner cette question à cette réunion de la commission, en particulier compte tenu des processus en cours à l'OMI sur ce sujet. Afin d'avancer sur d'autres questions, il propose de retirer cette proposition et d'en soumettre une similaire à la sixième réunion de la commission.
- 306.** La proposition n° 15 est retirée.

Proposition n° 16 sur la durée maximale de la période d'embarquement

- 307.** La discussion qui suit porte sur la proposition n° 16 d'amendement au code concernant la norme A2.5.1, paragraphes 1 et 2, et les annexes A5-I, A5-II (Déclaration de conformité du travail maritime (DCTM), parties I et II) et A5-III, de la MLC, 2006, proposition soumise par les gouvernements de l'Allemagne, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, de la Croatie, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Irlande, de l'Italie, de la Lettonie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, de la Slovaquie, de la Slovénie et de la Suède qui vise à:
- ajouter le nouvel alinéa suivant au paragraphe 1 de la norme A2.5.1: «d) au terme de la durée maximale des périodes d'embarquement, comme énoncé au paragraphe 2 b) de la présente norme.»;
 - remplacer l'alinéa 2 b) de la norme A2.5.1 par le nouvel alinéa suivant: «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 onze 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 vingt 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.»;
 - ajouter, dans l'annexe A5-I, après l'expression «Durée du travail ou du repos», l'expression suivante: «Durée maximale des périodes d'embarquement»;
 - ajouter, dans l'annexe A5-II (DCTM – Partie I), le nouveau point suivant: «17. Durée maximale des périodes d'embarquement (règle 2.5)»;

- ajouter, dans l'annexe A5-II (DCTM – Partie II), le nouveau point suivant: «17. Durée maximale des périodes d'embarquement (règle 2.5)»;
- ajouter, dans l'annexe A5-III, après l'expression «Durée du travail ou du repos», l'expression suivante: «Durée maximale des périodes d'embarquement».

Amendements A.37 et A.6

- 308.** L'amendement A.37, soumis par le groupe des armateurs, et l'amendement A.6, soumis par le gouvernement de la Thaïlande, sont identiques et visent à supprimer le nouvel alinéa *d)* proposé, dans la norme A2.5.1, paragraphe 1.
- 309.** La discussion porte également sur l'amendement A.20, soumis par les gens de mer, qui vise à remplacer l'alinéa *b)* du paragraphe 2 de la norme A2.5.1 par le nouvel alinéa suivant: «*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 neuf (9) mois; cette durée peut être prolongée jusqu'à dix (10) mois ou réduite à huit (8) mois pour le bon fonctionnement des opérations. 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.»
- 310.** **Le vice-président du groupe des gens de mer** s'oppose aux amendements A.37 et A.6, qui iraient à l'encontre de la raison d'être de la proposition.
- 311.** **Le vice-président du groupe gouvernemental** propose un sous-amendement visant à prendre en compte certaines préoccupations exprimées dans les amendements A.37 et A.6. Compte tenu du fait qu'il semble trop prescriptif de dire que toute prolongation de la durée maximale des périodes d'embarquement ne peut être «supérieure à 20 jours», ce sous-amendement vise à remplacer ces termes par une mention du fait qu'une telle période doit recevoir l'aval des autorités compétentes, ainsi qu'être mutuellement convenue par écrit par l'armateur et le marin. Cela devrait suffire à apporter la souplesse nécessaire compte tenu de la nature du secteur. Les gouvernements tiennent fermement à garantir que toute dérogation à la durée maximale de la période d'embarquement de onze mois n'est accordée que dans des cas exceptionnels. Il est évident que le fondement de la proposition n° 16 tient à codifier l'avis de la commission d'experts, d'après laquelle les onze mois sont un chiffre déduit du calcul consistant à soustraire les quatre semaines de congés annuels aux douze mois de l'année.
- 312.** **Le président** note que le sous-amendement proposé par le vice-président gouvernemental prend en compte les amendements A.37, A.6 et A.20, qui concernent le cœur de la proposition n° 16.
- 313.** **Le vice-président du groupe des gens de mer** estime que le sous-amendement proposé ne prend pas en compte l'amendement A.20. Il fait remarquer que la proposition initiale repose sur l'idée selon laquelle la durée maximale de la période d'embarquement des gens de mer est de douze mois, auxquels l'on soustrait leurs congés annuels payés, ce qui signifie que cette durée est, dans la pratique, de onze mois, ce que réfutent les armateurs mais qu'a confirmé la commission d'experts. Il convient néanmoins de reconnaître que la durée maximale de la période d'embarquement est celle qui figure dans le contrat d'engagement maritime, comme indiqué dans la norme A2.5.1 sur le rapatriement, auquel les gens de mer ont droit, conformément au paragraphe 1 *a)*, lorsque le contrat d'engagement expire alors que les intéressés se trouvent à l'étranger. Le chiffre qui compte est celui qui définit la période énoncée dans le contrat d'engagement qui est, d'après l'un des accords les plus courants dans le secteur, à savoir l'accord du Forum de négociation internationale (IBF) qui couvre quelque 12 000 navires et 250 000 gens de mer dans le monde entier, de neuf mois, durée qui peut passer à dix mois ou être réduite à

huit mois pour le bon fonctionnement des opérations. En outre, une autre disposition de la convention, à savoir le paragraphe 2 du Principe directeur B2.5.1, dispose que «[p]our fixer les durées maximales des périodes d'embarquement au terme desquelles le marin a droit au rapatriement [...] il faudrait tenir compte des facteurs qui affectent le milieu de travail du marin» et que «[t]out Membre devrait, dans toute la mesure du possible, s'efforcer de réduire ces durées en fonction des changements et évolutions de la technologie et pourrait s'inspirer des recommandations de la Commission paritaire maritime en la matière.» Les Membres sont donc tenus d'envisager de réduire les durées maximales des périodes d'embarquement, compte tenu du milieu de travail du marin et en fonction des changements de la technologie. L'un de ces changements est l'arrivée du transport aérien de masse, qui facilite relativement le rapatriement des gens de mer. Compte tenu de ce qui précède, les gens de mer estiment donc que neuf mois représentent un compromis raisonnable auquel la plupart des armateurs sont déjà rompus. Les jeunes et les officiers chevronnés n'accepteront pas d'embarquer pendant onze ou douze mois, ni même probablement pendant neuf mois. Quant au reste du sous-amendement proposé par le vice-président du groupe gouvernemental au sujet de la prolongation de la durée maximale de la période d'embarquement, les exemples de gens de mer auxquels l'on a promis le rapatriement en échange d'une prolongation de la période d'embarquement, sans que cette promesse soit tenue, sont légion. Grâce aux moyens logistiques modernes, on ne devrait pas avoir à demander de prolongation de durée d'embarquement et on devrait pouvoir rapatrier les gens de mer à bref délai.

- 314. Le vice-président du groupe gouvernemental** dit que le sous-amendement proposé correspond à une interprétation fidèle de l'avis de la commission d'experts. Toutefois, la durée précisée est une limite maximale fondée sur des critères de sécurité, ce qui n'est pas la même chose que les périodes d'embarquement fixées dans les conventions collectives et les contrats d'engagement maritime, définis par les partenaires sociaux. Il est impossible d'adopter une législation sur ces périodes compte tenu de l'immense diversité des conditions applicables au cours normal des activités. Cette proposition vise à prévenir des situations telles que celles qui sont survenues pendant la pandémie de COVID-19, lorsque des gens de mer ont dû rester à bord pendant plus longtemps que prévu et qu'on leur a refusé le rapatriement. La MLC, 2006, contient d'autres garde-fous concernant les périodes d'embarquement normales. Il n'en reste pas moins que les membres gouvernementaux n'appuient pas l'amendement A.20 proposé par les gens de mer.
- 315. Le vice-président du groupe des gens de mer** ne convient pas du fait que les dispositions à l'examen visent uniquement à fixer des conditions pour les circonstances extrêmes. Pendant la pandémie de COVID-19, des gouvernements ont autorisé des prolongations des périodes d'embarquement allant jusqu'à dix-sept mois, ce qui est évidemment scandaleux, en particulier car la commission d'experts avait dit que les conditions de la force majeure n'étaient plus réunies. Face à cela, des amendements ont été proposés à la dernière réunion de la Commission tripartite spéciale, mais limités par des conditions inacceptables ouvrant la voie à la flexibilité, y compris le concept de force majeure. On ne peut attendre de quelqu'un qu'il travaille onze mois par an, douze heures par jour, sans la moindre journée de repos.
- 316. Le vice-président du groupe des armateurs** demande des précisions aux auteurs de cette proposition, sans accepter le sous-amendement proposé par les gens de mer consistant à fixer la durée maximale de la période d'embarquement à neuf mois. Sa première question porte sur la prolongation de la durée maximale des périodes d'embarquement afin de savoir si une réglementation générale, une notice-cadre ou un instrument similaire suffira ou si l'autorisation de l'autorité compétente sera requise au cas par cas. Sa deuxième question concerne le membre de phrase «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 onze mois», afin de savoir si les compteurs sont remis à zéro si un congé annuel est pris au cours de ces onze mois. Sa troisième question consiste à établir si la mention du port à partir duquel le rapatriement peut être facilité vise un port figurant déjà sur la route du navire ou si un navire devra se dérouter vers un port qui ne figurait pas sur son itinéraire. Si les précisions apportées les satisfont, les armateurs pourront être en mesure d'accepter cette proposition, à condition que les ajouts dans les annexes soient retirés.

- 317. Le vice-président du groupe gouvernemental** répond aux questions du vice-président du groupe des armateurs en faisant remarquer que le texte proposé est suffisamment souple pour permettre la prolongation de la durée maximale des périodes d'embarquement et qu'il appartiendra donc aux États du pavillon de déterminer la procédure exacte à appliquer. Il répond à la deuxième question par l'affirmative: la période de onze mois court de nouveau après une période de congé. En ce qui concerne le port à partir duquel le marin peut être rapatrié, les gouvernements conviennent qu'il doit s'agir du port d'escale suivant. Même si elle est libellée en des termes généraux, cette disposition ne prévoit pas que les navires se déroutent vers un autre port. Quant aux ajouts aux annexes proposés, dans un premier temps, les gouvernements estiment que ces amendements doivent être conservés car ils visent des éléments contribuant à la certification et au contrôle par l'État du port. Toutefois, s'il est généralement convenu que la durée maximale de la période d'embarquement peut être fixée à dix mois, ils peuvent convenir de retirer les ajouts aux annexes proposés.
- 318. Le vice-président du groupe des armateurs** remercie le vice-président du groupe gouvernemental d'avoir examiné avec sérieux les questions soulevées et d'avoir apporté des réponses claires. En écoutant ces réponses, il a remarqué qu'en cas de prolongation, si le rapatriement est rendu impossible en raison de la fermeture de frontières ou d'autres restrictions, le texte proposé n'induit pas d'autorisation au cas par cas. Toutefois, il est préoccupant de constater que des États du pavillon continuent d'insister sur la nécessité d'obtenir une autorisation au cas par cas. Il faut peut-être revoir le libellé. En ce qui concerne les cas dans lesquels un congé annuel est pris pendant la période d'embarquement de onze mois, il apparaît désormais clairement que le calcul de la période d'embarquement suivante commencera lorsque le marin reprendra le travail après son congé. Quant au troisième point soulevé, l'intervenant fait remarquer que, pour les gouvernements, le libellé n'impose manifestement pas aux navires de se dérouter vers un port ne figurant pas sur leur trajet, ce qui peut avoir des incidences majeures, par exemple en ce qui concerne l'affrètement et l'assurance du navire. Il demeure toutefois perplexe après avoir entendu le vice-président du groupe gouvernemental dire que les gouvernements étaient prêts à retirer les ajouts aux annexes proposés si une période maximale de dix mois était acceptée mais qu'ils les maintiendraient si cette période était de onze mois. Les États du pavillon et les États du port peuvent déjà vérifier la durée du service à partir de laquelle les gens de mer ont le droit d'être rapatriés dans le contrat d'engagement maritime, y compris toute convention collective applicable. Il est donc difficile de comprendre pourquoi il est nécessaire de mentionner la durée maximale des périodes d'embarquement parmi d'autres questions qui ont essentiellement trait au fonctionnement du navire. Enfin, les armateurs regrettent de devoir annoncer à la commission qu'ils ne peuvent accepter une durée maximale de la période d'embarquement inférieure à onze mois.
- 319. Le vice-président du groupe des gens de mer** exprime sa frustration face à l'absence de progrès sur cette question malgré le temps qui y a été consacré à la quatrième réunion de la commission. Il est évident que les gens de mer vont accepter la proposition de dix mois concernant la durée maximale de la période d'embarquement. Les gens de mer estiment néanmoins que, pour la plupart d'entre eux, cette durée est définie dans le contrat d'engagement. Dans certains cas

inquiétants, les responsables du contrôle de l'État du port ne semblent pas intéressés par les termes du contrat d'engagement maritime et prennent uniquement en compte la durée maximale permise. Les gens de mer remercient toutefois les gouvernements pour ce qui ressemble à une avancée pour répondre aux préoccupations qu'ils ont exprimées aux réunions précédentes. En dernier lieu, ils souhaitent soulever quelques points. Premièrement, une courte pause au cours du voyage, pendant la période du contrat, par exemple quelques jours en cas de réparation du navire, pendant lesquels les gens de mer ont droit à une permission à terre, n'est pas constitutive d'un cas dans lequel les compteurs pour la durée maximale de la période d'embarquement peuvent être remis à zéro. Cela n'est possible que lorsqu'ils rentrent chez eux pour leur congé annuel. Deuxièmement, si le rapatriement est rendu impossible en raison des circonstances, peu importe d'avoir demandé l'accord du marin et de l'armateur, car le rapatriement est en tout état de cause impossible. Cela étant, le coût du rapatriement ne peut le rendre impossible.

- 320. Le vice-président du groupe des armateurs**, après consultations, propose le sous-amendement suivant pour que la proposition se lise comme suit: «[...], 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 de la destination de rapatriement, la durée maximale des périodes d'embarquement peut être prolongée sur notification à l'autorité compétente, si cette prolongation fait l'objet d'un accord mutuel écrit entre le marin et l'armateur, ou le représentant de celui-ci, uniquement pour la durée minimale nécessaire pour atteindre le port d'escale suivant prévu depuis lequel le rapatriement pourra être facilité». Cette phrase serait suivie de la même dernière phrase de la proposition, mais les ajouts aux annexes proposés devront être supprimés.
- 321. Le vice-président du groupe des gens de mer** s'interroge sur la procédure suivie et dit préférer la proposition du gouvernement fixant à dix mois la durée maximale des périodes d'embarquement.
- 322. Un représentant du gouvernement de la République de Corée** demande des précisions à la Conseillère juridique sur la durée maximale des périodes d'embarquement mentionnée dans la proposition n° 16, qui peut entraîner un conflit entre la durée maximale de la période d'embarquement et la possibilité, pour les gens de mer, d'abandonner leur droit au rapatriement. Si un marin choisit de ne pas invoquer son droit au rapatriement et dit qu'il souhaite prolonger sa période d'embarquement, est-ce que le marin et l'armateur pourront convenir d'une prolongation de contrat qui pourrait entraîner un conflit entre la durée maximale de la période d'embarquement et la dérogation au droit au rapatriement?
- 323. La Conseillère juridique** répond en rappelant que la période de onze mois s'entend de la période d'embarquement continu maximale, sans congé, déduite par la commission d'experts de la lecture conjointe des paragraphes 2 et 3 de la norme A2.4 sur le congé annuel, et du paragraphe 2 b) de la norme A2.5.1 sur le droit au rapatriement. La période continue maximale vise à garantir que les gens de mer prennent leur congé payé annuel minimum. Elle se fonde sur le paragraphe 2 de la norme A2.4 qui dispose que les congés payés annuels sont calculés sur la base d'un minimum de 2,5 jours civils par mois d'emploi, soit 30 jours, ou un mois, sur douze mois. Cette norme dispose expressément que tout accord portant sur la renonciation au droit au congé payé annuel minimum, sauf dans les cas prévus par l'autorité compétente, est interdit. Cette interdiction vise à garantir la réalisation de l'objet de la règle 2.4, à savoir le fait d'assurer aux gens de mer une période de congé annuel dans un souci de santé et de bien-être. Cette disposition est également intrinsèquement liée à celle de la sûreté et de la sécurité du navire. Il n'en va pas de même pour ce qui concerne le rapatriement. Conformément à la règle 2.5, paragraphe 1, les gens de mer ont le droit d'être rapatriés ce qui, pour la plupart d'entre eux, se traduit par le droit au voyage et à la prise en charge des frais de voyage, par opposition au droit au congé. Toutefois,

pour diverses raisons, un marin peut décider de ne pas exercer son droit au rapatriement, le moment venu. Par conséquent, l'État du pavillon peut prévoir que le droit au rapatriement peut expirer si le marin intéressé ne le revendique pas dans un délai raisonnable défini par la législation nationale ou les conventions collectives (voir Principe directeur B2.5.1, paragraphe 8). La MLC, 2006, contient deux ensembles de règles concernant le droit au congé annuel et au rapatriement et la dérogation au droit au rapatriement n'englobe pas la dérogation au droit au congé annuel. De ce fait, indépendamment de l'exercice ou non du droit au rapatriement, la durée maximale de la période d'embarquement est, en principe, de onze mois.

- 324. Le vice-président du groupe gouvernemental** dit qu'il sera difficile pour les gouvernements d'accepter le texte tel que sous-amendé par les armateurs. À titre d'exemple, la «notification» vise clairement à réduire la flexibilité octroyée aux autorités compétentes au moment de choisir les modalités nécessaires à l'exercice de leur rôle à cet égard. En outre, elle n'est pas conforme aux grands principes qui sous-tendent la MLC, 2006, à savoir la fermeté sur les principes mais la souplesse sur les modalités de mise en œuvre.
- 325. Un représentant du gouvernement du Brésil** ajoute qu'il n'apparaît pas clairement si la limite de dix mois proposée est toujours à l'examen. Une limite de dix mois à la durée maximale des périodes d'embarquement est tout à fait acceptable pour le Brésil et permettrait de lutter contre les conditions de travail préjudiciables que connaissent les gens de mer embarqués pendant de très longues périodes.
- 326. Le président** conclut de cette discussion qu'il n'y a pas de consensus tripartite sur la proposition n° 16, qui ne sera donc pas adoptée. De ce fait, les amendements A.37, A.6, A.36, A.5, A.20, A.35, A.4, A.34, A.3, A.33, A.2, A.32 et A.1 ne seront pas examinés.
- 327.** Il en est ainsi décidé.

► V. Vote de la Commission tripartite spéciale sur les sept propositions approuvées d'amendement au code concernant les règles 1.4, 2.1, 2.4, 2.5, 4.3, 4.4 et 5.1 de la MLC, 2006

- 328.** Conformément au paragraphe 4 de l'article XV de la MLC, 2006, il est procédé à un vote par appel nominal sur les sept propositions approuvées d'amendement au code de la MLC, 2006. Chaque proposition approuvée, dans l'ordre des numéros qui ont été attribués aux propositions initiales, fait l'objet d'un vote. La commission procède à un vote par voie électronique.
- 329.** Sur les 110 États Membres ayant ratifié la MLC, 2006, 65 sont représentés à la réunion; le quorum requis est donc atteint.
- 330.** L'amendement au code de la MLC, 2006, relatif à la règle 2.5 (proposition n° 2 sur le rapatriement – non-discrimination) recueille 2 290 voix pour, aucune voix contre et 60 abstentions.
- 331.** L'amendement au code de la MLC, 2006, relatif à la règle 2.4 (proposition n° 3 sur la permission à terre) recueille 2 190 voix pour, 40 voix contre et 120 abstentions.
- 332.** L'amendement au code de la MLC, 2006, relatif à la règle 2.5 (proposition n° 4 sur les gens de mer comme étant des travailleurs clés) recueille 2 230 voix pour, aucune voix contre et 120 abstentions.

333. L'amendement au code de la MLC, 2006, relatif aux règles 4.4 et 5.1 (proposition n° 5 sur les accidents maritimes) recueille 2 280 voix pour, 20 voix contre et 50 abstentions.
334. L'amendement au code de la MLC, 2006, relatif à la règle 2.5 (proposition n° 10 sur le rapatriement) recueille 2 260 voix pour, 20 voix contre et 70 abstentions.
335. L'amendement au code de la MLC, 2006, relatif à la règle 4.1 (proposition n° 11 sur la formation médicale) recueille 2 260 voix pour, 20 voix contre et 70 abstentions.
336. L'amendement au code de la MLC, 2006, relatif aux règles 1.4, 2.1, 4.3 et 5.1 (proposition de synthèse n° 12/13 sur la violence et le harcèlement) recueille 2 190 voix pour, 40 voix contre et 120 abstentions.
337. À chaque fois, la majorité des votes en faveur de l'amendement a rassemblé au moins la moitié des voix des membres gouvernementaux, la moitié des voix des représentants des armateurs et la moitié des voix des représentants des gens de mer inscrits à la réunion.
338. Les sept propositions d'amendement au code de la MLC, 2006, sont donc adoptées.
339. Le détail du décompte des voix pour chaque vote figure dans l'annexe I.
340. **Un représentant du gouvernement du Canada** dit qu'une élection fédérale est en cours et que son pays se contente actuellement de gérer les affaires courantes, ce qui signifie que les fonctionnaires canadiens doivent s'abstenir de prendre de nouveaux engagements jusqu'à ce qu'un nouveau gouvernement entre en fonction. De ce fait, le Canada doit s'abstenir de prendre des positions officielles sur des politiques émergentes et s'est donc abstenu lors de tous les votes qui ont eu lieu à la présente réunion. En tant que signataire de la convention n° 190, le Canada est fier d'avoir contribué à la campagne en faveur de la ratification de cet instrument en participant à des réunions de haut niveau et à d'autres événements visant à mettre en évidence l'importance de ce texte et la nécessité de combattre la violence et le harcèlement au travail. Le Canada a eu le plaisir d'être co-auteur de la proposition de synthèse n° 12/13 et de travailler avec d'autres gouvernements, ainsi qu'avec les partenaires sociaux, sur le texte révisé adopté par la commission qui sera envoyé à la Conférence pour adoption. Le Canada espère sincèrement que son abstention lors du vote n'aura aucune influence sur l'issue des travaux de la commission sur ces propositions.
341. **Un représentant du gouvernement de l'Afrique du Sud** exprime son soutien au processus démocratique en cours au Canada dont il salue la contribution à la synthèse des propositions n°s 12 et 13.

► VI. Échange d'informations sur la mise en œuvre de la MLC, 2006

342. **Un représentant du gouvernement de la Türkiye** fait le point sur la situation de son pays au regard de la ratification de la MLC, 2006. Le processus interne de ratification a déjà commencé et les institutions et les organisations concernées, ainsi que les partenaires sociaux, ont été consultés. Le processus de ratification de la MLC, 2006, et de ses amendements a donc été engagé; les documents nécessaires ont été soumis au ministère des Affaires étrangères. Le projet de loi portant ratification sera soumis pour approbation au président après adoption par l'Assemblée nationale. Afin de garantir la conformité de la législation nationale avec la MLC, 2006, un comité dédié, dont le secrétariat est assuré par la Direction générale du travail du ministère du Travail et de la Sécurité sociale, a été créé. Les travaux ont déjà commencé et les départements

concernés du ministère du Travail et de la Sécurité sociale, du ministère des Transports et des Infrastructures, ainsi que d'autres ministères concernés, et les partenaires sociaux, y participent activement.

- 343. Le vice-président du groupe des armateurs** appelle l'attention sur le paragraphe 15 du document d'information pour la discussion (STCMLC/2025/3), d'après lequel plusieurs mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port – dont ceux de Tokyo, de Paris, de la mer Méditerranée, 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 le salaire des équipages, notamment les prescriptions relatives à la garantie financière et les contrats d'engagement maritime. L'intervenant fait remarquer que, conformément à la règle 5.2.1, paragraphe 2, de la convention, tout Membre «accepte le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime exigés par la règle 5.1.3 comme attestant [...] la conformité aux prescriptions de la [...] convention, y compris les droits des gens de mer. En conséquence, sauf dans les cas précisés dans le code, l'inspection dans ses ports est limitée à un contrôle du certificat et de la déclaration.» Le code prévoit cinq circonstances précises dans lesquelles une inspection plus approfondie peut être effectuée après examen du certificat et de la déclaration; ces circonstances sont énoncées aux alinéas *a)* à *d)* du paragraphe 1 de la norme A5.2.1. Les armateurs se demandent si, lorsque des campagnes d'inspection intensives sont menées, l'inspection des navires se fait dans le respect des attributions des inspecteurs de l'État du port énoncées dans ces dispositions.
- 344. La vice-présidente du groupe des gens de mer** dit que, d'après des statistiques récentes sur l'abandon des gens de mer, au moins 100 cas de non-respect, par exemple, des conditions de la garantie financière ont été recensés. Il est donc largement justifié de procéder à des inspections approfondies.
- 345. La représentante adjointe du Secrétaire général** rappelle que la commission d'experts a souligné, à maintes reprises, le rôle important que jouent les agents chargés du contrôle par l'État du port au moment de garantir une application harmonieuse de la MLC, 2006, dans le monde. La commission d'experts a estimé que le rôle des inspecteurs complète celui des organes de contrôle de l'OIT, qui examinent l'ensemble des documents et des circulaires adoptés aux fins de la mise en œuvre de la convention. L'intervenante ajoute qu'après la pandémie de COVID-19, le Secrétaire général de l'ONU a établi un groupe de travail chargé d'examiner la mise en œuvre de la MLC, 2006, qui a notamment conclu qu'il était manifestement nécessaire de renforcer la formation des inspecteurs des États du port du monde entier en matière de mise en œuvre de la MLC, 2006. À cet égard, il a été récemment annoncé que le BIT s'employait à faire mieux connaître la convention à toutes les parties aux mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port. Celles-ci ont reconnu qu'elles connaissent bien les instruments de l'OMI mais qu'elles manquent de connaissances sur la MLC, 2006, et ce, dans toutes les régions du monde. Le BIT continuera donc d'apporter son appui sur ce point. Le paragraphe 3 de la règle 5.2.1 dispose que les inspections dans les ports sont effectuées conformément aux dispositions du code et des autres accords internationaux applicables régissant les inspections menées dans un pays donné. La MLC, 2006, offre une protection minimale et, dans certains domaines, par exemple la garantie financière, certains États du pavillon effectuent des inspections annuelles, même si la convention ne le prévoit pas.
- 346. Une experte du BIT** présente le document d'information intitulé *Registre mondial des décès en mer: collecte de données à titre expérimental* (STCMLC/2025/INF) en disant que, sur la base des amendements approuvés par la Commission tripartite spéciale, en 2022, le Bureau a mené un exercice de collecte des données à titre expérimental sur les décès en mer, en 2024. L'un des

amendements à la convention adoptés en 2022 prévoyait que tous les décès de gens de mer employés, engagés ou travaillant à bord de navires feraient l'objet d'une enquête appropriée, seraient dûment enregistrés et seraient déclarés chaque année au Directeur général du BIT en vue de leur publication dans un registre mondial. Cet exercice de collecte de données à titre expérimental mené en 2024 visait principalement à aider les gouvernements à se préparer pour la collecte officielle, qui commencera en 2025, lorsque tous les États ayant ratifié la convention seront tenus de communiquer des données, ainsi qu'à définir les points à améliorer dans le questionnaire, notamment la pertinence des définitions fournies et la faisabilité de la collecte au niveau de précision demandé. Pour la collecte à titre expérimental, le BIT, en consultation avec le bureau de la commission et les gouvernements ayant proposé cet amendement, à savoir l'Australie, la France, le Kenya, la Norvège, la Nouvelle-Zélande et le Panama, a élaboré un bref questionnaire disponible en ligne. Ce questionnaire contenait des informations sur les concepts et les définitions, collectait des éléments concernant la source des statistiques et des données relatives aux décès des gens de mer, et demandait des renseignements sur la cause du décès, le type de navire, la position du navire au moment de l'accident, ainsi que des caractéristiques démographiques des victimes, notamment leur sexe, leur âge, leur grade et leur service. Il a été envoyé à l'ensemble des États Membres, qu'ils aient ratifié ou non la convention; 57 d'entre eux ont répondu, dont seuls 51 ont fourni des données sur le décès de gens de mer. En outre, 46 pays ont communiqué des métadonnées, autrement dit des informations sur la source des données et la couverture des sources administratives utilisées. Dans les 57 pays ayant répondu, 403 décès ont été signalés, dont 139 causés par des maladies, des affections ou des causes naturelles, 74 dus à des accidents du travail, 24 suicides et 37 résultant d'autres causes ou étant encore sous enquête. Cet exercice a mis en évidence plusieurs difficultés. Environ la moitié des pays n'a communiqué des données que sur les décès résultant d'accidents du travail, et non sur les autres causes de décès; certains pays n'ont pu fournir que des données antérieures à l'année considérée. Il y a donc des variations importantes dans la couverture des décès, car tous les pays ne consignent pas la cause des décès, et il existe des différences en ce qui concerne la période maximale retenue pour attribuer un décès à un accident du travail. Tous les pays ne sont pas en mesure de ventiler les données par taille et type de navire, ou par poste, âge, grade et service de la victime. Il convient donc d'améliorer l'infrastructure et les systèmes nationaux de collecte de données. Compte tenu qu'il est désormais obligatoire de communiquer ces données, le questionnaire est actuellement amélioré, son accessibilité est renforcée et les informations relatives aux coordonnées à employer pour la collecte de données sont mises à jour.

347. **La vice-présidente du groupe des gens de mer** salue l'excellent travail accompli pour collecter des informations extrêmement utiles pour l'élaboration de politiques sur la santé et la sécurité, la santé mentale et nombre d'autres points.
348. **Un représentant du gouvernement de l'Australie** salue le travail accompli par le BIT pour mettre au point une plateforme de collecte de données extrêmement importantes et indispensables pour avancer. Il encourage l'ensemble des États Membres à fournir les coordonnées demandées.
349. **Le vice-président du groupe des armateurs** salue le travail accompli et remercie les gouvernements d'avoir soumis des données. Même s'il faudra du temps avant que des tendances ne se dessinent, les armateurs encouragent davantage de gouvernements à participer à ce processus afin que des statistiques plus complètes et plus fiables puissent être compilées.
350. **La représentante du Secrétaire général** rappelle qu'il sera demandé aux gouvernements de fournir des données dans moins d'un mois. Elle invite donc l'ensemble des gouvernements à transmettre les données demandées afin qu'il soit possible de broser le tableau le plus précis possible sur ce sujet important.

► VII. Examen des projets de résolution

351. La commission examine cinq projets de résolution soumis dans les délais fixés par le Bureau.

a) Projet de résolution sur la prorogation du mandat du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI

352. Le projet de résolution est soumis par le groupe des gens de mer et le groupe des armateurs.

353. **La vice-présidente du groupe des gens de mer**, en guise de présentation du projet de résolution, dit qu'il est nécessaire de proroger le mandat du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI et qu'il convient de se pencher sur cette question avant d'examiner un projet de résolution disposant le renvoi des discussions de la commission sur la durée du travail à ce même groupe.

354. **Le vice-président du groupe des armateurs** dit qu'outre la proposition de prorogation du mandat du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI, selon qu'il conviendra, un amendement mineur est proposé au mandat du groupe de travail afin qu'il ne soit plus obligé d'organiser au minimum une réunion de trois jours par an mais qu'il puisse se réunir lorsque nécessaire.

355. **Le vice-président du groupe gouvernemental** propose d'ajouter «du BIT» après «Conseil d'administration» au paragraphe 6 du dispositif pour plus de clarté.

356. **La représentante du Secrétaire général** répond à une demande de précisions en disant que le paragraphe 2 b) du dispositif «Ajouter tout autre sujet selon que décidé par la Commission tripartite spéciale à sa cinquième réunion» peut être supprimé, car un autre projet de résolution concernant l'ajout d'un point pour examen par le Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI est soumis à la commission. Cet alinéa est donc redondant.

357. Il est en ainsi décidé et la résolution, telle que modifiée, est adoptée. La résolution, telle qu'adoptée, figure à l'annexe II.

b) Projet de résolution relative à la convocation d'une 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 aux heures de travail et aux heures de repos

358. Le projet de résolution est soumis par le groupe des gens de mer et le groupe des armateurs.

359. **Le vice-président du groupe des armateurs** rappelle que ce projet de résolution est soumis comme suite à la discussion sur les propositions n^{os} 6 et 7, sur lesquelles il n'a pas été possible de parvenir à un consensus tripartite. En guise de compromis, il a donc été convenu de proposer une résolution invitant le Conseil d'administration du BIT à prier l'OMI d'accepter d'organiser une réunion du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI sur les heures de travail et les heures de repos consacrée aux dispositions correspondantes de la MLC, 2006, et de la STCW, ainsi qu'à l'éventuelle élaboration d'orientations concrètes. Le Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI ayant pour seul mandat l'élaboration de recommandations, on ne peut s'attendre à ce qu'il élabore ces orientations, mais à ce qu'il en détermine l'utilité. Le projet de résolution ne vise pas à créer des attentes quant à l'élaboration de nouvelles orientations, car les orientations existantes suffisent peut-être largement.

- 360. La vice-présidente du groupe des gens de mer** rappelle que le groupe des gens de mer a soumis deux propositions d'amendement à la convention, à savoir les propositions n^{os} 6 et 7, sur les heures de travail et les périodes de repos, autrement dit des éléments très importants pour la santé et la sécurité des gens de mer. Le Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI devra fournir des conseils sur la marche à suivre sur ces questions importantes.
- 361. Le vice-président du groupe gouvernemental** exprime le point soulevé par les États fournisseurs de main-d'œuvre, à savoir le fait que leurs intérêts doivent être reflétés, car ils ont manifestement un rôle important à jouer dans toute action proposée. Il propose un sous-amendement consistant à ajouter, avant le dispositif, le paragraphe suivant: «Consciente que l'OMI procède actuellement à un examen approfondi de la STCW et du Code STCW». Il propose également d'ajouter, à l'alinéa *b*) du dispositif, le terme «heures de travail» avant le terme «heures de repos».
- 362. Un représentant du gouvernement des Philippines** insiste sur le fait qu'il est important d'inclure les États fournisseurs de main-d'œuvre dans toutes les orientations concrètes ou les réglementations adoptées au sujet du contrôle de l'application des dispositions relatives aux heures de travail et aux heures de repos, car ces États peuvent détenir des informations dont les États du port et les États du pavillon ne disposent pas et qui découlent des renseignements fournis par les gens de mer au sujet des heures de travail et des heures de repos. Bien qu'il ne soit pas nécessaire de les mentionner dans la résolution, les États fournisseurs de main-d'œuvre doivent être associés à tous les travaux menés pour élaborer des orientations.
- 363.** Il en est ainsi décidé et la résolution, telle que modifiée, est adoptée. La résolution, telle qu'adoptée, figure à l'annexe II.

c) Projet de résolution sur la reconnaissance des gens de mer comme étant des travailleurs clés

- 364.** Le projet de résolution est soumis par les gouvernements de l'Allemagne, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, de la Croatie, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Irlande, de l'Italie, de la Lettonie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, de la Slovaquie, de la Slovénie et de la Suède.
- 365. Le vice-président du groupe gouvernemental** dit que le groupe gouvernemental propose des amendements au projet. Aux paragraphes 1 et 5 du dispositif, il est proposé d'ajouter les termes «et nationale» à l'expression «urgence de santé publique de portée internationale», qui qualifie une situation déterminée par l'OMS. Au paragraphe 7 du dispositif, il est proposé de mentionner les agressions sexuelles et le harcèlement sexuel d'une manière plus conforme à la terminologie actuellement employée à l'OIT, en remplaçant l'expression «les agressions sexuelles et le harcèlement sexuel» par le libellé suivant «la violence et le harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, l'intimidation et les agressions sexuelles».
- 366. Une représentante du gouvernement de l'Indonésie** propose plusieurs amendements consistant à: remplacer, au paragraphe 1 du dispositif, les termes «assurant un service essentiel» par les termes «dans le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement mondiales»; remplacer, au paragraphe 1 du dispositif, les termes «politiques coordonnées pour assurer la sécurité et la protection des gens de mer nationaux et non nationaux» par les termes «une cohérence des politiques pour augmenter la protection de l'ensemble des gens de mer»; supprimer, au paragraphe 3 du dispositif, les termes «ce franchissement étant facilité par un visa»; remplacer, au paragraphe 4 du dispositif, les termes «Insiste sur l'importance de» par les termes «Invite les

Membres à faciliter des»; remplacer, au paragraphe 5 du dispositif, le terme «gouvernements» par le terme «Membres»; remplacer, au paragraphe 5 du dispositif, le terme «garantir» par l'expression «faciliter, sur une base volontaire et coopérative»; et remplacer, au paragraphe 8 du dispositif, les termes «de ses membres» par les termes «des mandants tripartites de l'OIT».

- 367. Le vice-président du groupe des armateurs**, tout en remerciant les auteurs du projet de résolution et les intervenants ayant proposé des amendements à ce texte, dit que les armateurs ne peuvent appuyer cette résolution. Compte tenu du temps limité dont dispose la commission pour achever ses travaux, il dit que les partenaires sociaux sont convenus d'un amendement substantiel au texte soumis à la commission et prie la commission de bien vouloir examiner ladite proposition qui se lit comme suit:

«La Commission tripartite spéciale, établie en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006),

s'étant réunie à Genève du 7 au 11 avril 2025 pour sa cinquième réunion,

Rappelant la résolution 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 mondiales», adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies, le 1^{er} décembre 2020,

Rappelant également la résolution 56/18 sur «la promotion et la protection de l'exercice des droits humains par les gens de mer», adoptée par le Conseil des droits de l'homme, le 11 juillet 2024,

Tenant compte de la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, garantissant des conditions de travail et de vie décentes pour l'ensemble des gens de mer,

Rappelant la résolution A.1160(32) sur «l'action globale visant à s'attaquer aux difficultés rencontrées par les gens de mer pendant la pandémie de COVID-19», adoptée par l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale, le 15 décembre 2021,

Rappelant les nombreuses déclarations de l'Organisation des Nations Unies (ONU) et des organismes des Nations Unies soulignant notamment la nécessité de désigner les gens de mer comme étant des «travailleurs clés» et de veiller à ce qu'ils aient accès aux soins médicaux et à ce qu'ils puissent se déplacer facilement, de façon à préserver leur bien-être et leurs droits.

Notant que la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations de l'OIT a souligné que la notion de force majeure ne devrait pas être utilisée pour prolonger l'inobservation de la MLC, 2006, et d'autres normes internationales du travail au-delà de la période absolument nécessaire,

Rappelant que les gens de mer jouent un rôle essentiel pour faire fonctionner les chaînes d'approvisionnement mondiales et garantir la circulation continue et ininterrompue des biens, de l'énergie, des produits alimentaires et des fournitures médicales, rôle davantage marqué en période de crise mondiale,

Reconnaissant les épreuves rencontrées par les gens de mer lors la pandémie de COVID-19 et d'autres crises, qui mettent en évidence la nécessité de préserver leurs droits et leur bien-être,

1. Invite les Membres de l'OIT à veiller à la mise en œuvre rapide de l'amendement proposé au Principe directeur B2.5, ainsi qu'à désigner et à reconnaître les gens de mer comme étant des travailleurs clés et à prendre des mesures appropriées pour faciliter leurs déplacements en toute sécurité lorsqu'ils se déplacent en lien avec leur emploi ou leur travail, notamment,

mais non exclusivement, l'accès à la permission à terre, le rapatriement, la relève des équipages et les soins médicaux à terre.

2. Réaffirme l'engagement des mandants tripartites de l'OIT en faveur du bien-être et des droits des gens de mer, en soutenant les initiatives qui reconnaissent leur contribution indispensable au commerce maritime mondial, notamment en donnant force obligatoire, dans la MLC, 2006, au droit des gens de mer de se déplacer en toute sécurité et sans entrave au moment de leur embarquement ou de leur débarquement, y compris par la facilitation de l'accès à la permission à terre, du rapatriement, de la relève des équipages et, le cas échéant, de l'accès à des traitements médicaux à terre.
3. Prie le Bureau de soutenir la mise en œuvre rapide de l'amendement proposé au Principe directeur B2.5.»

368. Le vice-président du groupe gouvernemental dit que la proposition d'amendement substantiel du projet de résolution pose plusieurs questions, la première portant sur le libellé du paragraphe 2 du dispositif «notamment en donnant force obligatoire, dans la MLC, 2006, au droit des gens de mer de se déplacer en toute sécurité et sans entrave». La question de savoir ce à quoi il convient précisément de donner force obligatoire se pose; le terme «sans entrave», lorsqu'il s'applique aux déplacements, pose certains problèmes pour les gouvernements, car, comme dit lors des discussions, il induit un voyage exempt de visa, ce qui peut représenter des difficultés pour certains États. La mention du Principe directeur B2.5.2, qui est l'un des amendements proposés par la commission, est évidemment acceptable.

369. Un représentant du gouvernement de l'Irlande demande des précisions sur le libellé selon lequel la notion de force majeure ne doit pas être utilisée pour prolonger l'inobservation de la MLC, 2006, et d'autres normes internationales du travail au-delà de la période absolument nécessaire.

370. Une représentante du gouvernement de l'Indonésie demande à ceux qui proposent le texte modifié d'expliquer les grands concepts qui sous-tendent leur proposition et de dire en quoi il diffère du texte soumis par les membres gouvernementaux.

371. Un représentant du gouvernement du Royaume-Uni rappelle que le terme «sans entrave» a déjà été utilisé en lien avec le voyage des gens de mer dans des résolutions sur ce sujet de l'OMI et de l'OIT. On peut donc espérer que ce terme sera de nouveau accepté.

372. Le vice-président du groupe des armateurs dit que la mention de la «force majeure» reflète l'avis exprimé par la commission d'experts.

373. La vice-présidente du groupe des gens de mer dit que la version modifiée et raccourcie du projet de résolution soumise à la commission vise à tenir compte de l'ajout du Principe directeur B2.5.2, adopté par la commission, qui désigne les gens de mer comme étant des travailleurs clés. En raison du large appui de nombreux gouvernements en faveur de cette désignation, les partenaires sociaux ont estimé que le projet de résolution, dans sa version initiale, contenait nombre de dispositions détaillées qui n'étaient plus absolument nécessaires. Le texte modifié vise donc à conserver les parties du texte initial qui sont indispensables et à éviter de rouvrir la discussion sur des domaines certes importants, tels que la violence, l'intimidation et le harcèlement, mais traités lors de l'examen d'autres propositions, à la présente réunion de la commission.

374. Une représentante adjointe du Secrétaire général dit que le texte proposé fait référence à l'observation générale de 2021 de la commission d'experts sur les conséquences que les restrictions et les autres mesures prononcées par les gouvernements du monde entier pour

contenir la propagation de la pandémie de COVID-19 ont eues sur la protection des droits des gens de mer tels qu'ils sont énoncés dans la convention. 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. Le libellé du projet de résolution reflète cette idée sans reprendre exactement celui de la commission d'experts.

- 375. Le vice-président du groupe gouvernemental** demande que le libellé reprenne mot pour mot celui de la commission d'experts. Il ajoute que le fait de dire qu'il convient de donner force obligatoire au Principe directeur B2.5.2 pose problème, car cela laisse entendre qu'une disposition qui vient d'être adoptée en tant que Principe directeur doit être transposée dans la partie de la convention ayant force obligatoire. En outre, le terme «en faveur de» doit également être reconsidéré.
- 376. Le président** dit qu'après consultations, afin de prendre en compte les préoccupations exprimées lors des discussions, plusieurs sous-amendements sont proposés. Tout d'abord, une note de bas de page renvoyant à l'observation générale est proposée dans le paragraphe du préambule qui renvoie aux commentaires de la commission d'experts sur la force majeure. Ensuite, au paragraphe 2 du dispositif, il est proposé d'inviter les Membres à «veiller à la mise en œuvre rapide du Principe directeur B2.5.2», en supprimant donc le terme «force obligatoire». Le terme «sans entrave» sera aussi supprimé. Enfin, au paragraphe 3 du dispositif, le terme «la mise en œuvre rapide du Principe directeur B2.5.2» est de nouveau proposé. Le président note que les sous-amendements proposés sont acceptables et que le projet de résolution est donc adopté.
- 377.** Il en est ainsi décidé et la résolution, telle que modifiée, est adoptée. La résolution, telle qu'adoptée, figure à l'annexe II.

d) Projet de résolution sur la protection des gens de mer à bord des navires ne répondant pas aux normes requises

- 378.** Le projet de résolution est soumis par les gouvernements de l'Allemagne, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, de la Croatie, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Irlande, de l'Italie, de la Lettonie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, de la Slovaquie, de la Slovénie et de la Suède.
- 379. Une représentante du gouvernement de la Belgique,** s'exprimant au nom des États membres de l'UE, souligne que les navires ne répondant pas aux normes requises ont non seulement des répercussions réelles sur le milieu marin ainsi que la sûreté et la sécurité des navires, mais aussi des conséquences graves sur les gens de mer. Dans cette résolution, la commission prie l'OIT, en consultation avec l'OMI, de réaliser une étude conjointe afin d'établir le nombre de navires ne répondant pas aux normes requises et les effets de cette situation sur les gens de mer.
- 380. Le vice-président du groupe des armateurs** dit que, tout en comprenant les raisons exprimées par les auteurs du projet de résolution, les armateurs n'appuient pas cette proposition, car ils estiment qu'il n'appartient pas à la commission de demander que des études soient réalisées.
- 381. La vice-présidente du groupe des gens de mer** remercie les auteurs de la résolution d'aborder un sujet très important, car la lutte contre les navires ne répondant pas aux normes requises constitue quasiment le quotidien des organisations de gens de mer. Elle appuie donc cette proposition.

382. **Une représentante du gouvernement de la Belgique**, s'exprimant au nom des États membres de l'UE, à la lumière des commentaires exprimés, prie le Bureau de préciser si la commission peut demander que des études soient menées.
383. **Une représentante adjointe du Secrétaire général** dit que la commission est fondée à demander la réalisation d'études relatives à l'application de la MLC, 2006, ou à toute autre question connexe. À des réunions antérieures, la commission a demandé qu'une étude soit menée sur le dispositif de garantie financière. Il est cependant nécessaire de parvenir à un consensus tripartite pour pouvoir formuler une telle demande.
384. **Le vice-président du groupe des armateurs** remercie le Bureau pour ces précisions mais reste convaincu que, de manière générale, il n'appartient pas à la commission de demander que des études soient menées. En outre, en l'espèce, il est difficile de comprendre ce que l'on entend par «navires ne répondant pas aux normes requises». Cette expression a un sens particulier à l'OMI, mais est-ce là la visée du projet de résolution?
385. **Le président** note que le projet de résolution ne bénéficie pas d'un appui tripartite. Le texte n'est donc pas adopté.

e) Projet de résolution portant amendement à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle qu'amendée, en vue de refléter les amendements à la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, relatifs à la permission à terre, adoptés à la cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale de l'OIT

386. Le projet de résolution est soumis par le groupe des armateurs.
387. **Le vice-président du groupe gouvernemental** dit que le groupe gouvernemental propose une résolution modifiée, car il estime que le libellé du projet initial n'adopte pas l'approche la plus appropriée pour adresser une demande à l'OMI et à son Comité de la facilitation des formalités. Outre des modifications d'ordre rédactionnel dans les paragraphes du préambule, il est proposé de remplacer le premier paragraphe du dispositif par la phrase suivante: «Recommande que le Comité de la simplification des formalités de l'Organisation maritime internationale (OMI) examine les amendements à la MLC, 2006, relatifs à la permission à terre, adoptés à la cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale, et leur apporte la suite voulue.»
388. **Le vice-président du groupe des armateurs** remercie le groupe gouvernemental et propose un sous-amendement à ce nouveau paragraphe du dispositif consistant à remplacer les termes «leur apporte la suite voulue» par le libellé suivant: «et les amendements à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international qui en résultent ou toute autre action selon qu'il conviendra».
389. **Le vice-président du groupe gouvernemental** fait remarquer que le Comité de la simplification de l'OMI a ses propres procédures relatives à l'acceptation des propositions d'amendement.
390. **Une représentante du gouvernement de la Belgique** fait remarquer que le libellé «leur apporte la suite voulue» est un libellé standard qui ne doit pas prêter à controverse.
391. **Le vice-président du groupe des armateurs** accepte le libellé proposé par les gouvernements.
392. La résolution, telle que modifiée, est adoptée. La résolution, telle qu'adoptée, figure à l'annexe II.

► VIII. Autres questions

a) Propositions d'amendement au règlement de la Commission tripartite spéciale

393. Une représentante adjointe du Secrétaire général dit que deux groupes d'amendements au règlement de la commission sont proposés. Le premier vise à répondre à une question à laquelle la commission s'est retrouvée confrontée ces dernières années, à savoir la nécessité d'adopter une procédure permettant de pourvoir le siège laissé vacant par un membre de son bureau quittant ses fonctions entre deux réunions. Le deuxième, présenté à l'initiative du groupe des gens de mer et du groupe des armateurs, vise à permettre à la commission de continuer à s'acquitter de sa fonction consultative auprès du Conseil d'administration, entre ses réunions. Ces propositions d'amendement sont énoncées dans les documents STCMLC/2025/3(Add.1) et STCMLC/2025/3(Add.2).

394. Un représentant de la Conseillère juridique fait remarquer que le règlement de la commission a été adopté en mars 2012 et qu'il n'a pas été modifié depuis lors. Conformément à l'article 21 dudit règlement, «[l]e Conseil d'administration peut apporter des amendements au présent règlement après avoir consulté la Commission de la MLC». Le premier groupe d'amendements proposé comprend l'ajout d'un nouveau paragraphe 4 à l'article 6 afin de pourvoir rapidement toute vacance au sein du bureau entre les réunions de la commission. Cet amendement est nécessaire pour répondre à des besoins pratiques et juridiques, car il y a déjà eu des vacances entre les réunions de la commission. Compte tenu des obligations légales importantes des membres du bureau en dehors des réunions de la commission, il faut pourvoir ces vacances aussi rapidement que possible, en apportant la clarté et l'autorité juridiques nécessaires. L'amendement proposé ne modifiera pas la procédure énoncée à l'article 6, paragraphes 2 et 3, du règlement, au sujet de la désignation du président et des vice-présidents de la commission. Il est donc proposé d'ajouter le nouveau paragraphe suivant à l'article 6:

«4. Si une vacance se produit entre deux réunions de la Commission de la MLC par suite du décès ou de la démission d'un membre du bureau, elle est pourvue suivant la procédure prévue au paragraphe 2 ou au paragraphe 3, selon le cas, sous réserve des dispositions du présent paragraphe. Pour le remplacement du président, une proposition est présentée par les membres gouvernementaux de la Commission de la MLC à temps pour qu'une désignation puisse intervenir dès que possible à une session suivante du Conseil d'administration. Pour le remplacement d'un vice-président, une proposition est présentée par les représentants du groupe concerné et communiquée aux membres de la Commission de la MLC. En l'absence d'objection reçue par le Bureau dans les quinze jours suivant cette communication, le vice-président est réputé nommé par la Commission de la MLC. Tout nouveau membre du bureau ainsi nommé achève le mandat de son prédécesseur.»

395. Un deuxième amendement vise à ajouter un nouveau paragraphe 4 à l'article 4 pour garantir la continuité de la représentation de tous les membres de la commission entre ses réunions ainsi que la même continuité pour les trois groupes eu égard à leurs représentants. Si la désignation des représentants des armateurs et des gens de mer a toujours été considérée comme valable au-delà des réunions de la commission, cela n'a jusqu'à présent pas été le cas pour les gouvernements. Le nouveau paragraphe se lirait comme suit:

«4. La désignation de représentants faite en application du présent article reste valable jusqu'à la réunion suivante de la Commission de la MLC, à moins que des changements ne soient

notifiés dans l'intervalle par les gouvernements concernés ou le secrétariat du groupe intéressé.»

- 396.** La troisième proposition de ce groupe d'amendements consiste à ajouter un membre de phrase au paragraphe 10 de la note introductive du règlement, essentiellement pour préciser la pratique en vigueur. Cet amendement consiste à ajouter, après l'expression «les secrétariats des groupes», le membre de phrase suivant: «(fonctions généralement assumées par la Chambre internationale de la marine marchande et la Fédération internationale des ouvriers du transport)».
- 397. Le vice-président du groupe des armateurs** rappelle que l'un des enseignements tirés de la pandémie de COVID-19 a trait à la nécessité d'une coopération sur le long terme renforcée entre le secteur maritime et les gouvernements afin de relever les défis croissants et de faire face aux changements du commerce maritime et des marchés du travail. Il approuve donc cette proposition.
- 398. Le président** prend note du consensus sur l'adoption du premier groupe d'amendements au règlement.
- 399.** Il en est ainsi décidé.
- 400. Le président** note que le deuxième groupe d'amendements au règlement consiste à ajouter les nouveaux paragraphes suivants à l'article 3:
- «7. Une réunion extraordinaire de la Commission de la MLC, tenue entre deux réunions convoquées par le Conseil d'administration, est organisée par le bureau de la Commission de la MLC afin de permettre à celle-ci de traiter de questions urgentes relevant de son mandat [sa tenue est annoncée deux mois à l'avance], dès que dix Membres ayant ratifié la convention, le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer en font la demande au Directeur général. Celui-ci en informe immédiatement le bureau du Conseil d'administration. La communication relative à la convocation d'une réunion extraordinaire doit contenir l'ordre du jour tel qu'adopté par le bureau de la Commission de la MLC.
 - 8. Une réunion extraordinaire se tient notamment pour fournir des conseils au Conseil d'administration, aux Membres de l'OIT et aux mandants tripartites de l'Organisation, par exemple par la voie de résolutions sur les mesures à prendre au sujet de questions ayant des effets sur la convention ou relatives à celle-ci. Elle ne peut être convoquée aux fins de modifications des dispositions de la convention.
 - 9. Les réunions extraordinaires se tiennent en anglais uniquement et ne représentent aucun frais pour le Bureau, hormis ceux liés à l'établissement des documents et à la fourniture de services de visioconférence. Elles se déroulent dans un format permettant la participation à distance ou la participation sous forme hybride (c'est-à-dire présence physique et participation à distance).
 - 10. Aux réunions extraordinaires, le bureau peut inviter les représentants des organisations internationales officielles intéressées et des organisations internationales non gouvernementales ou des autres entités visées aux paragraphes 3 et 4 de l'article 9.
 - 11. Le présent règlement s'applique, dans la mesure où ses dispositions sont pertinentes, à l'exception de l'article 18.»
- 401. Le vice-président du groupe des armateurs** dit que ce deuxième groupe d'amendements vise à garantir qu'il existe un mécanisme permettant à la commission de se réunir et, lorsque cela est possible, d'agir en tant qu'instance collégiale pour publier une déclaration ou lancer un appel à l'action, en cas de situation d'urgence entre les réunions agendées de la commission, qu'il s'agisse de la prochaine pandémie ou de toute autre situation préoccupante au niveau international

touchant le secteur maritime et toutes les personnes qui y travaillent. Une marche à suivre est donc proposée. Celle-ci ne vise pas à instaurer un moyen détourné permettant de proposer des amendements à la MLC, 2006, car cela reste à l'ordre du jour des réunions agendées de la commission. À l'heure actuelle, la commission et son bureau ne sont pas habilités à convoquer des réunions en cas d'urgence.

- 402. La vice-présidente du groupe des gens de mer** rappelle que la crise du COVID-19 a bien montré qu'il était nécessaire de disposer d'un instrument propice au dialogue en cas de crise ou de situation difficile.
- 403. Le vice-président du groupe gouvernemental** dit que le paragraphe 9 proposé n'est pas acceptable, car il n'est pas conforme à la politique du multilinguisme appliquée au sein des Nations Unies. Les termes «en anglais uniquement» doivent donc être supprimés.
- 404. Le vice-président des armateurs** est prêt à supprimer ces termes si cela facilite l'acceptation de cette proposition. Il demande au Bureau d'aider à prévoir l'ensemble des langues officielles de l'OIT.
- 405. La vice-présidente du groupe des gens de mer** convient que le multilinguisme est important. Il est néanmoins important de faire parfois preuve de pragmatisme en temps de crise.
- 406. Un représentant du gouvernement du Royaume-Uni** dit qu'il faut supprimer les termes «ne représentent aucun frais pour le Bureau», si ces réunions sont multilingues. On peut imaginer qu'il y aura des frais, sauf si les gouvernements apportent un appui financier.
- 407. Un représentant du gouvernement de la France** demande des précisions au Bureau, car l'expression «ne représentent aucun frais pour le Bureau» signifie, dans la pratique, qu'aucun service d'interprétation ne sera fourni à ces réunions. Si tel est le cas, le gouvernement de la France s'opposera, par principe, à l'adoption de ce paragraphe.
- 408. La représentante du Secrétaire général** confirme que cette phrase signifie que les réunions se tiendront uniquement en anglais. Elle exprime officiellement son appui en faveur du multilinguisme mais insiste sur le fait que l'organisation de réunions supplémentaires engendre des coûts. La commission, en particulier les membres gouvernementaux, doit tenir compte des incidences financières des recommandations qu'elle adresse au Conseil d'administration. Il a été pris note des avis exprimés sur la proposition d'amendement du règlement qui seront transmis au Conseil d'administration, avec cette proposition. Le Bureau et le bureau de la commission s'emploieront à trouver une formule satisfaisante pour tout le monde.
- 409. Le vice-président du groupe des armateurs** fait remarquer qu'il faudra reformuler toute la phrase si l'expression «ne représentent aucun frais pour le Bureau» est supprimée, car la suite de la phrase porte sur les frais liés à l'établissement des documents et à la fourniture de services de visioconférence. Il n'est peut-être pas nécessaire de parvenir à une décision à ce stade sur le libellé exact à adopter, si le principe de l'organisation de réunions extraordinaires peut être adopté, la question des frais étant traitée le moment venu.
- 410. Le président** dit qu'il a été pris bonne note des avis exprimés.
- 411. Un représentant de la Conseillère juridique** rappelle que la disposition relative aux amendements au règlement énonce clairement qu'il appartient au Conseil d'administration d'apporter des amendements au règlement de la commission, après avoir consulté celle-ci. Il doit d'abord être généralement convenu d'y apporter un amendement et, sur la base de cet accord, le Bureau rédige une proposition révisée d'amendement pour examen par le Conseil d'administration, compte tenu des commentaires formulés, en particulier, en l'espèce, ceux qui concernent le multilinguisme et les frais que cela représente pour le Bureau. Ce texte est transmis

au Conseil d'administration par le truchement du rapport du président. Le consensus étant indispensable au sein de la commission, il est possible de supprimer simplement le texte qui pose problème.

- 412. Un conseiller du groupe des armateurs** fait remarquer qu'il semble y avoir consensus sur le principe de recommander au Conseil d'administration de permettre que la commission organise des réunions extraordinaires. Les armateurs comprennent évidemment très bien ce qui a été dit à propos des langues et des frais et partent du principe que la recommandation adressée au Conseil d'administration sera revue pour ce qui concerne la composante relative aux frais.
- 413. La représentante du Secrétaire général** souligne que la présence physique et la participation à distance engendrent des frais, même si ceux-ci sont de toute évidence bien moindres en cas de participation à distance. Il peut également s'avérer judicieux d'envisager que la recommandation adressée au Conseil d'administration soit subordonnée à la disponibilité de fonds.
- 414. Le vice-président du groupe des armateurs**, compte tenu de la discussion, propose que le paragraphe 9 dise simplement que des réunions extraordinaires sont organisées sous réserve de fonds disponibles et que cela soit suivi de la deuxième phrase proposée dans ce paragraphe.
- 415. Un représentant du gouvernement de la France** appuie la possibilité d'organiser des réunions extraordinaires de la commission. La question de principe concerne le multilinguisme. S'il est possible de trouver une formule évitant cette question, l'amendement proposé serait acceptable.
- 416. La représentante du Secrétaire général**, après consultations avec le bureau, prend note de l'amendement proposé au paragraphe 9, qui entraînera des amendements corrélatifs. Elle suggère donc que le point pour décision précise que la commission a décidé de recommander au Conseil d'administration d'adopter, à sa session de novembre 2025, les amendements à l'article 3 du règlement de la Commission tripartite spéciale établie aux fins de la MLC, 2006, «compte tenu de tous les ajustements au financement de la réunion nécessaires», afin de lui permettre de tenir des réunions extraordinaires. Ces ajustements devront suivre la voie officielle d'adoption par le Conseil d'administration.
- 417.** Il en est ainsi décidé.

b) Déclaration d'un représentant du gouvernement de la France

- 418. Un représentant du gouvernement de la France** aborde le sujet des navires de surface autonomes (MASS), auquel la France attache une importance particulière, notamment en ce qui concerne l'élément humain et les personnels à bord. Des discussions ont actuellement lieu à l'OMI afin d'élaborer un projet de code relatif aux navires autonomes (Code MASS), et en particulier à propos de l'élément humain, qui fait l'objet d'un chapitre dédié qui concerne à la fois les personnels à bord et les personnes à terre travaillant dans les centres d'opération à distance. Le contenu de ce chapitre porte sur les rôles et les responsabilités, la formation des opérateurs et les effectifs. Ce sujet de l'élément humain est étroitement lié à celui des conditions de travail des opérateurs de navires autonomes. Il semble à ce stade important que la question de l'applicabilité ou non de la MLC, 2006, aux opérateurs des navires autonomes soit examinée par l'organisation compétente. Cette question de savoir si la MLC, 2006, s'applique se pose pour les opérateurs à bord et, en particulier, pour ceux à terre. La réponse à cette question peut avoir des implications différentes. Si la MLC, 2006, s'applique aux opérateurs à bord et à terre, il y aura un cadre homogène pour l'ensemble des opérateurs et une prise en compte des spécificités liées au travail dans un milieu maritime. Si la MLC, 2006, s'applique uniquement aux personnels (gens de mer) à bord des navires autonomes, sans concerner les opérateurs à terre, deux régimes de droit différents s'appliqueront, à savoir la MLC, 2006, pour les opérateurs à bord et d'autres dispositions

(à définir) pour les opérateurs à terre. Ce point fait l'objet d'une vigilance particulière de la part de certains États, pour lesquels le secteur attend que ces travailleurs détiennent les mêmes qualifications professionnelles (diplômes, expériences et compétences) que les gens de mer exerçant traditionnellement en mer. Cette option implique de définir le cadre juridique applicable aux opérateurs de navires autonomes travaillant à terre (droit du travail terrestre national ou nouvelle convention internationale). Comme suite à la soumission d'un document conjoint de la France et de l'ITF au Comité de la sécurité maritime de l'OMI, il a été décidé que l'OMI se mettrait en relation avec l'OIT afin d'assurer une information adéquate pour pouvoir répondre aux problématiques afférant au travail des personnels des navires autonomes. L'intervenant souligne l'importance de traiter la problématique du droit du travail applicable aux différents types d'opérateurs exerçant à bord et à terre, et notamment de l'applicabilité de la MLC, 2006, avant l'entrée en vigueur du code obligatoire pour les MASS.

c) Nomination du bureau de la commission

419. En application du paragraphe 2 de l'article 6 du règlement de la Commission tripartite spéciale, les membres gouvernementaux décident de reconduire M. Martin Marini (Singapour) à la présidence de la commission pour la période de trois ans allant de 2025 à 2028.

420. En application du paragraphe 3 de l'article 6 de son règlement, la commission nomme les représentants ci-après en tant que vice-présidents pour la même période:

Vice-présidence: M. Haakon Storhaug (membre gouvernemental, Norvège)
M. Tim Springett (groupe des armateurs)
M. Mark Dickinson (groupe des gens de mer)²

d) Date de la sixième réunion de la Commission tripartite spéciale

421. Il est convenu que la sixième réunion de la Commission tripartite spéciale se tiendra du 3 au 7 avril 2028.

e) Déclaration de la représentante du Secrétaire général

422. La représentante du Secrétaire général rappelle que les amendements ayant été adoptés par la commission seront transmis à la Conférence pour adoption. Il convient de veiller à ce que les délégations tripartites qui participeront à la Conférence soient entièrement informées des discussions de la commission et de l'importance des amendements adoptés afin qu'elles soient prêtes à participer activement au vote à la Conférence. Les amendements ne feront pas l'objet d'une discussion à la Conférence; les débats de la commission ne seront donc pas rouverts. Le président soumettra le rapport des travaux de la commission au Conseil d'administration, à sa prochaine session. En outre, l'intervenante souhaite rappeler à la commission qu'après l'adoption par la Conférence, en 2022, des amendements à la Déclaration relative aux principes et droits fondamentaux au travail visant à inclure un cinquième principe fondamental relatif au milieu de travail sûr et salubre, la convention (n° 191) sur un milieu de travail sûr et salubre (amendements corrélatifs), 2023, a été adoptée en vue d'introduire une série d'amendements corrélatifs dans d'autres conventions mentionnant cette déclaration. La MLC, 2006, fait partie des conventions concernées. La convention n° 191 est en cours de ratification et, pour ce qui concerne la MLC, 2006, elle doit être ratifiée par au moins 30 Membres représentant au total au moins 33 pour cent

² M. Mark Dickinson n'a pas pu être présent le dernier jour des travaux de la commission et a été remplacé le vendredi 11 avril par M^{me} Sascha Meijer.

de la jauge brute de la flotte marchande mondiale, conformément à l'article XIV, paragraphe 4, de la MLC, 2006.

► IX. Clôture de la réunion

- 423. La vice-présidente du groupe des gens de mer** dit que, même si cette semaine a été difficile, toutes les questions examinées par la Commission tripartite spéciale au cours de sa réunion auront des effets directs, au quotidien, sur le travail, la vie, la santé et le bien-être des gens de mer. Les gens de mer n'ont pas obtenu tout ce qu'ils souhaitaient, mais il y a eu des avancées et des améliorations conséquentes. La semaine a été bonne pour le tripartisme. Pour la première fois, le code de la MLC, 2006, qualifie les gens de mer comme étant des travailleurs clés et les gouvernements ont pris des engagements forts quant au traitement réservé aux marins en tout temps, en particulier pour ce qui a trait à la permission à terre, au rapatriement et à l'accès aux soins médicaux. Les Directives conjointes sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer figurent désormais dans une norme ayant force obligatoire, ce qui exige que les États prennent en compte les éléments couvrant les incidents de mer et les crimes présumés. Cela a toute son importance dans la lutte continue contre le traitement injuste et la criminalisation des gens de mer. Un engagement a également été pris pour que des travaux soient menés sur les heures de travail et les heures de repos; les discussions futures se concentreront sur la non-application des réglementations en vigueur et les dérogations et, en coopération avec l'OMI, les limites actuelles fixées aux heures de repos et aux heures de travail seront revues afin de réduire la fatigue. Dernier point, et non des moindres, les dispositions de la MLC, 2006, sur la prévention et l'élimination de la violence et du harcèlement à bord des navires ont été renforcées. Il a néanmoins été admis que le secteur souffrait d'une crise massive en matière d'attractivité, de recrutement et de maintien dans l'emploi, ainsi que d'équité. Si le secteur souhaite réellement attirer les jeunes hommes et les jeunes femmes dont il a besoin, il faudra qu'il fasse beaucoup mieux en ce qui concerne l'équilibre entre la vie professionnelle et la vie privée, y compris la durée maximale des périodes d'embarquement, la fatigue, les heures de travail et les heures de repos admissibles, la santé mentale et l'éradication de la violence. Il convient de rappeler que les gens de mer travaillent en moyenne 75 heures par semaine, soit 74 pour cent de plus que la moyenne mondiale de 43 heures par semaine. Les gens de mer sont des êtres humains et non des robots. Ils travaillent dur pour leur employeur et leur famille. Leur loyauté va parfois au-delà de ce qu'il faudrait, comme le montre tout ce qu'ils font pour éviter des problèmes à leur employeur en ce qui concerne l'enregistrement de leurs heures de travail et de repos. Il est urgent d'avancer davantage sur ces questions. Il faut remercier toutes les personnes ayant contribué aux travaux de la commission. Toutefois, même si leur participation est très appréciée, les gouvernements sont invités à venir préparés et mandatés comme il se doit afin qu'ils n'aient pas systématiquement à recourir à l'excuse de la consultation d'autres autorités. L'intervenante remercie le Bureau, les autres groupes et, tout particulièrement, les quelque deux millions de femmes et d'hommes qui travaillent en mer au service du monde entier.
- 424. Le vice-président du groupe des armateurs** insiste sur le fait qu'une quantité de travail impressionnante a été abattue cette semaine. On ne peut que se féliciter de ce qui a été accompli. Tout ce travail témoigne de l'engagement, du dur labeur, de l'énergie, de l'intelligence et de la souplesse de l'ensemble des participants. Les quelques occasions au cours desquelles, malgré les efforts de tous, le consensus tripartite ne s'est pas formé, montrent que les sujets à l'examen ne sont pas faciles. La commission aborde des sujets ardues et continuera de le faire. L'intervenant

remercie le président, le bureau de la commission, le groupe des armateurs et le personnel du Bureau.

- 425. Le vice-président du groupe gouvernemental** remercie le groupe gouvernemental pour sa contribution aux travaux de la commission et se félicite de l'influence croissante de la MLC, 2006, et de la participation croissante des autorités des États du pavillon, des États du port et des États fournisseurs de main-d'œuvre à la mise en œuvre de la convention. La commission a engrangé des résultats au cours de la semaine, malgré des horaires de travail difficiles. L'intervenant remercie les partenaires sociaux, le président et le secrétariat pour leur contribution à la réussite des travaux de la commission.
- 426. La représentante du Secrétaire général** salue le formidable engagement de l'ensemble des participants à maintenir la MLC, 2006, sous examen et à en garantir la pertinence continue, grâce à leur connaissance concrète du secteur maritime et de ce qu'il convient de faire pour donner effet à la convention. La Commission tripartite spéciale a une fois de plus prouvé qu'elle constituait une instance efficace pour l'échange de vues et de nouveau apporté la preuve de la valeur ajoutée du tripartisme à un moment où le multilatéralisme est remis en question. L'immense valeur du multilatéralisme et du tripartisme doit être reconnue et saluée au-delà de l'enceinte de l'OIT et les participants doivent donc s'employer à faire connaître les conclusions de la réunion de la commission dans leur pays pour faire en sorte que les travaux de la commission changent de manière tangible le quotidien des gens de mer et des armateurs.
- 427. Le président** souligne que la réussite de la réunion tient largement à la coopération entre l'ensemble des participants. Il remercie le bureau de la commission, les collègues de l'OMI et le Bureau et salue les résultats importants obtenus au cours de la semaine.

► Annexe I

Résultats détaillés du vote

► Cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
 Fifth meeting of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
 Quinta reunión del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Êtes-vous en faveur de l'adoption de l'amendement 2 (Rapatriement – non discrimination)?

Are you in favour of the adoption of amendment 2 (Repatriation – non-discrimination)?

¿Está usted a favor de la adopción de la enmienda 2 (Repatriación – no discriminación)?

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour / For / En Pro:	1030	630	630	2290
Contre / Against / En contra:	0	0	0	0
Abstentions / Abstenciones:	60	0	0	60

► Pour/For/En Pro:

Afrique du Sud / South Africa / Sudáfrica	Chypre / Cyprus / Chipre	ILIA , Mr
NELWAMONDO, Mr	LOUMPAS, Mr	NINO, Ms
RANTSOABE, Mr	PELTEKI - LOIZOU, Ms	Ghana
Allemagne / Germany / Alemania	Croatie / Croatia / Croacia	DARKO , MISS
HÄSEMEYER, Mr	BATINOVIC, Ms	KWAKYE , Mr
LE PLAT, Mr	RILOVIC, Ms	Grèce / Greece / Grecia
Argentine / Argentina	Danemark / Denmark / Dinamarca	DOUMANIS, Mr
POLVERIGIANI, Sr.	BALICKI, Ms	PAPANIKOLAOU, Ms
SOLARI, Sr.	SYLVEST, Ms	Îles Cook / Cook Islands / Islas Cook
Bahamas	Espagne / Spain / España	ANDREANI, Ms
MALAWWENTHANTRI, CAPTAIN	ARRANZ COCA, Sr.	KANINA, Mme
OLSEN, CAPTAIN	PÉREZ TORIBIO, Sr.	Îles Marshall / Marshall Islands / Islas Marshall
Belgique / Belgium / Bélgica	Fédération de Russie / Russian Federation / Federación de Rusia	HAFNER, Mr
BOGAERTS, Mme	GLADKOVA, Ms	HERNANDEZ, Ms
NAUWELAERTS, Mme	GULYAEV, Mr	Indonésie / Indonesia
Brésil / Brazil / Brasil	Finlande / Finland / Finlandia	PRAMESTI, Ms
CAVALCANTE, Sr.	JÄMSÉN, Ms	RETNOSARI, Ms
SANTOS, Sr.	PELTOLA, Ms	Iran (République islamique d') / Iran (Islamic Republic of) / Irán (República Islámica del)
Chili / Chile	France / Francia	EBRAHIMI, Mr
ESCOBAR BRIONES, Sr.	MEJECAZE, M.	JAFARZADEH, Mr
González Burgos, Sra.	PIRON, M.	Irlande / Ireland / Irlanda
Chine / China	Gabon / Gabón	QUINN, Mr
YU, Ms	NZUE OBAME, M.	TREACY, MS
ZHOU, Ms	Géorgie / Georgia	

Italie / Italy / Italia	MAHMOOD, Mr	Suisse / Switzerland / Suiza
CANTONI, Ms	NAQVI, Ms	CHRISTEN, Mme
Jamaïque / Jamaica	Panama / Panamá	RAINONE, Mme
GRANT, Mrs	CASTILLO, Sra.	Thaïlande / Thailand /
Japon / Japan / Japón	VILLAMONTE SANTOS, Sra.	Tailandia
FUJIRAI, Mr	Pays-Bas / Netherlands /	PUPAKORN, Ms
HIRASHIMA, Mr	Países Bajos	WISUTTHIKAN, Ms
Kenya	ROEL, Mr	Togo
APIYO, Ms	VINKENVLEUGEL, Mr	BERENA, Mme
KULOBA, Mr	Philippines / Filipinas	TOUMENI ABALO, Mr
Lettonie / Latvia / Letonia	PAMPOLINA, Mr	Armateurs / Shipowners /
STRAUDOVSKA, Ms	SERRANO, Mr	Armadores
Libéria / Liberia	Pologne / Poland / Polonia	BORROMEIO, Mr
DSOUZA, Mr	NOWAK, Ms	CASAGRANDE, Ms
VEYE NUHN, Ms	OSTREGA, Mr	CERCHE, Ms
Lituanie / Lithuania /	Portugal	CONSTANTINOU, Mr
Lituania	CORREIA, Ms	GILBERT, Ms
GUDELEVICIENE, Ms	LEITÃO CORREIA, Ms	HAIJEMAIJE, Ms
LASIAUSKAS, Mr	République de Corée /	INGLIS, Mr
Luxembourg /	Republic of Korea /	PEETERS, Ms
Luxemburgo	República de Corea	PETERSEN, Ms
ROSSI, Mme	KIM, Ms	SORMANI, Ms
SIUDA, M.	LEE, Mr	SPRINGETT, Mr
Malaisie / Malaysia /	République-Unie de	TANGEN, Mr
Malasia	Tanzanie / United Republic	VERGADOS, Mr
ABU HASSAN, CAPTAIN	of Tanzania / República	WESTRA, Mr
RAZALI,	Unida de Tanzania	WILLIAMS, Mr
Malte / Malta	SONDO, Mr	Gens de mer / Seafarers /
CUTAJAR, Dr	TUMAINI, Dr.	Gente de mar
TABONE, Dr	Roumanie / Romania /	DYRING, Ms
Maroc / Morocco /	Rumania	FERNANDEZ, Mr
Marruecos	BADEA, Mme	GIVEN, Mr
GEANAH, M.	RADU, M.	GWEE, Mr
SERRAJ ANDALOUSSI, M.	Royaume-Uni / United	LEGUEVEL, Mr
Maurice / Mauritius /	Kingdom / Reino Unido	MEIJER, Ms
Maurício	COUSLEY, Mr	METE, Mr
MAHADEB, Ms	PEACEY, Ms	NAIR, Mr
RAMKURRUN, Ms	Saint-Marin / San Marino	REZAEI, Mr
Nigéria / Nigeria	CAMORALI, Mr	RODRIGUEZ, Mr
ABBA, Mr	Singapour / Singapore /	SALE, Mr
KUJE HOSEA, Dr	Singapur	SILVA, Ms
Norvège / Norway /	TAN, Ms	SIMBULAN, Ms
Noruega	WAN, Ms	SUKHORUKOV, Mr
LEM, Ms	Suède / Sweden / Suecia	TSIKALAKIS, Mr
STORHAUG, Mr	RENNWANDT, Ms	
Pakistan / Pakistán	TUNFORS, Mr	

► Abstentions/Abstentions/Abstenciones:

Australie / Australia

LOAN, MS

PUSEY, Mr

Canada / Canadá

Campeau, Mr

WEATHERDON, Mr

Nouvelle-Zélande / New
Zealand / Nueva Zelandia

BARBER, Mr

COLLIER, Ms

► Cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
Fifth meeting of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
Quinta reunión del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Êtes-vous en faveur de l'adoption de l'amendement 3 (Permissions à terre)?

Are you in favour of the adoption of amendment 3 (Shore leave)?

¿Está usted a favor de la adopción de la enmienda 3 (Permisos para bajar a tierra)?

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour / For / En Pro:	930	630	630	2190
Contre / Against / En contra:	40	0	0	40
Abstentions / Abstenciones:	120	0	0	120

► Pour/For/En Pro:

Afrique du Sud / South Africa / Sudáfrica	Croatie / Croatia / Croacia	DARKO , MISS
NELWAMONDO, Mr	BATINOVIC, Ms	KWAKYE , Mr
RANTSOABE, Mr	RILOVIC, Ms	Grèce / Greece / Grecia
Allemagne / Germany / Alemania	Danemark / Denmark / Dinamarca	DOUMANIS, Mr
HÄSEMEYER, Mr	BALICKI, Ms	PAPANIKOLAOU, Ms
LE PLAT, Mr	SYLVEST, Ms	Îles Cook / Cook Islands / Islas Cook
Argentine / Argentina	Espagne / Spain / España	ANDREANI, Ms
POLVERIGIANI, Sr.	ARRANZ COCA, Sr.	KANINA, Mme
SOLARI, Sr.	PÉREZ TORIBIO, Sr.	Îles Marshall / Marshall Islands / Islas Marshall
Bahamas	Fédération de Russie / Russian Federation / Federación de Rusia	HAFNER, Mr
MALAWWENTHANTRI, CAPTAIN	GLADKOVA, Ms	HERNANDEZ, Ms
OLSEN, CAPTAIN	GULYAEV, Mr	Iran (République islamique d') / Iran (Islamic Republic of) / Irán (República Islámica del)
Belgique / Belgium / Bélgica	Finlande / Finland / Finlandia	EBRAHIMI, Mr
BOGAERTS, Mme	JÄMSÉN, Ms	JAFARZADEH, Mr
NAUWELAERTS, Mme	PELTOLA, Ms	Irlande / Ireland / Irlanda
Brésil / Brazil / Brasil	France / Francia	QUINN, Mr
CAVALCANTE, Sr.	MEJECAZE, M.	TREACY, MS
SANTOS, Sr.	PIRON, M.	Italie / Italy / Italia
Chine / China	Gabon / Gabón	CANTONI, Ms
YU, Ms	NZUE OBAME, M.	Jamaïque / Jamaica
ZHOU, Ms	Géorgie / Georgia	GRANT, Mrs
Chypre / Cyprus / Chipre	ILIA , Mr	Kenya
LOUMPAS, Mr	NINO, Ms	APIYO, Ms
PELTEKI - LOIZOU, Ms	Ghana	

KULOBA, Mr	CASTILLO, Sra.	WISUTTHIKAN, Ms
Lettonie / Latvia / Letonia	VILLAMONTE SANTOS, Sra.	Togo
STRAUDOVSKA, Ms	Pays-Bas / Netherlands /	BERENA, Mme
Libéria / Liberia	Países Bajos	TOUMENI ABALO, Mr
DSOUZA, Mr	ROEL, Mr	Armateurs / Shipowners /
VEYE NUHN, Ms	VINKENVLEUGEL, Mr	Armadores
Lituanie / Lithuania /	Philippines / Filipinas	BORROMEO, Mr
Lituania	PAMPOLINA, Mr	CASAGRANDE, Ms
GUDELEVICIENE, Ms	SERRANO, Mr	CERCHE, Ms
LASIAUSKAS, Mr	Pologne / Poland / Polonia	CONSTANTINOU, Mr
Luxembourg /	NOWAK, Ms	GILBERT, Ms
Luxemburgo	OSTREGA, Mr	HAIJEMAIJE, Ms
ROSSI, Mme	Portugal	INGLIS, Mr
SIUDA, M.	CORREIA, Ms	PEETERS, Ms
Malaisie / Malaysia /	LEITÃO CORREIA, Ms	PETERSEN, Ms
Malasia	République-Unie de	SORMANI, Ms
ABU HASSAN, CAPTAIN	Tanzanie / United Republic	SPRINGETT, Mr
RAZALI,	of Tanzania / República	TANGEN, Mr
Malte / Malta	Unida de Tanzania	VERGADOS, Mr
CUTAJAR, Dr	SONDO, Mr	WESTRA, Mr
TABONE, Dr	TUMAINI, Dr.	WILLIAMS, Mr
Maroc / Morocco /	Roumanie / Romania /	Gens de mer / Seafarers /
Marruecos	Rumania	Gente de mar
GEANAH, M.	BADEA, Mme	DYRING, Ms
SERRAJ ANDALOUSSI, M.	RADU, M.	FERNANDEZ, Mr
Maurice / Mauritius /	Royaume-Uni / United	GIVEN, Mr
Maurício	Kingdom / Reino Unido	GWEE, Mr
MAHADEB, Ms	COUSLEY, Mr	LEGUEVEL, Mr
RAMKURRUN, Ms	PEACEY, Ms	MEIJER, Ms
Nigéria / Nigeria	Saint-Marin / San Marino	METE, Mr
ABBA, Mr	CAMORALI, Mr	NAIR, Mr
KUJE HOSEA, Dr	Suède / Sweden / Suecia	REZAEI, Mr
Norvège / Norway /	RENNWANDT, Ms	RODRIGUEZ, Mr
Noruega	TUNFORS, Mr	SALE, Mr
LEM, Ms	Suisse / Switzerland / Suiza	SILVA, Ms
STORHAUG, Mr	CHRISTEN, Mme	SIMBULAN, Ms
Pakistan / Pakistán	RAINONE, Mme	SUKHORUKOV, Mr
MAHMOOD, Mr	Thaïlande / Thailand /	TSIKALAKIS, Mr
NAQVI, Ms	Tailandia	
Panama / Panamá	PUPAKORN, Ms	

► Contre/Against/En Contra:

République de Corée /	KIM, Ms	Singapur
Republic of Korea /	LEE, Mr	TAN, Ms
República de Corea	Singapour / Singapore /	WAN, Ms

 Abstentions/Abstentions/Abstenciones:**Australie / Australia**

LOAN, MS

PUSEY, Mr

Canada / Canadá

Campeau, Mr

WEATHERDON, Mr

Chili / Chile

ESCOBAR BRIONES, Sr.

González Burgos, Sra.

Indonésie / Indonesia

PRAMESTI, Ms

RETNOSARI, Ms

Japon / Japan / Japón

FUJIRAI, Mr

HIRASHIMA, Mr

Nouvelle-Zélande / New**Zealand / Nueva Zelandia**

BARBER, Mr

COLLIER, Ms

► Cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
 Fifth meeting of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
 Quinta reunión del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Êtes-vous en faveur de l'adoption de l'amendement 4 (Travailleurs clés)?

Are you in favour of the adoption of amendment 4 (Seafarers as key workers)?

¿Está usted a favor de la adopción de la enmienda 4 (Trabajadores clave)?

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour / For / En Pro:	970	630	630	2230
Contre / Against / En contra:	0	0	0	0
Abstentions / Abstenciones:	120	0	0	120

► Pour/For/En Pro:

Afrique du Sud / South Africa / Sudáfrica	Chypre / Cyprus / Chipre	ILIA , Mr
NELWAMONDO, Mr	LOUMPAS, Mr	NINO, Ms
RANTSOABE, Mr	PELTEKI - LOIZOU, Ms	Ghana
Allemagne / Germany / Alemania	Croatie / Croatia / Croacia	DARKO , MISS
HÄSEMEYER, Mr	BATINOVIC, Ms	Grèce / Greece / Grecia
LE PLAT, Mr	RILOVIC, Ms	DOUMANIS, Mr
Argentine / Argentina	Danemark / Denmark / Dinamarca	PAPANIKOLAOU, Ms
POLVERIGIANI, Sr.	BALICKI, Ms	Îles Cook / Cook Islands / Islas Cook
SOLARI, Sr.	SYLVEST, Ms	ANDREANI, Ms
Bahamas	Espagne / Spain / España	KANINA, Mme
MALAWWENTHANTRI, CAPTAIN	ARRANZ COCA, Sr.	Îles Marshall / Marshall Islands / Islas Marshall
OLSEN, CAPTAIN	PÉREZ TORIBIO, Sr.	HAFNER, Mr
Belgique / Belgium / Bélgica	Fédération de Russie / Russian Federation / Federación de Rusia	HERNANDEZ, Ms
BOGAERTS, Mme	GLADKOVA, Ms	Irlande / Ireland / Irlanda
NAUWELAERTS, Mme	GULYAEV, Mr	QUINN, Mr
Brésil / Brazil / Brasil	Finlande / Finland / Finlandia	TREACY, MS
CAVALCANTE, Sr.	JÄMSÉN, Ms	Italie / Italy / Italia
SANTOS, Sr.	PELTOLA, Ms	CANTONI, Ms
Chili / Chile	France / Francia	Jamaïque / Jamaica
ESCOBAR BRIONES, Sr.	MEJECAZE, M.	GRANT, Mrs
González Burgos, Sra.	PIRON, M.	Japon / Japan / Japón
Chine / China	Gabon / Gabón	FUJIRAI, Mr
YU, Ms	NZUE OBAME, M.	HIRASHIMA, Mr
ZHOU, Ms	Géorgie / Georgia	Kenya
		APIYO, Ms
		KULOBA, Mr

Lettonie / Latvia / Letonia	Países Bajos	Tailandia
STRAUDOVSKA, Ms	ROEL, Mr	PUPAKORN, Ms
Libéria / Liberia	VINKENVLEUGEL, Mr	WISUTTHIKAN, Mr
DSOUZA, Mr	Philippines / Filipinas	Togo
VEYE NUHN, Ms	PAMPOLINA, Mr	BERENA, Mme
Lituanie / Lithuania /	SERRANO, Mr	TOUMENI ABALO, Mr
Lituania	Pologne / Poland / Polonia	Armateurs / Shipowners /
GUDELEVICIENE, Ms	NOWAK, Ms	Armadores
LASIAUSKAS, Mr	OSTREGA, Mr	BORROMEO, Mr
Luxembourg /	Portugal	CASAGRANDE, Ms
Luxemburgo	CORREIA, Ms	CERCHE, Ms
ROSSI, Mme	LEITÃO CORREIA, Ms	CONSTANTINOU, Mr
SIUDA, M.	République de Corée /	GILBERT, Ms
Malaisie / Malaysia /	Republic of Korea /	HAIJEMAIJE, Ms
Malasia	República de Corea	INGLIS, Mr
ABU HASSAN, CAPTAIN	KIM, Ms	PEETERS, Ms
RAZALI,	LEE, Mr	PETERSEN, Ms
Malte / Malta	République-Unie de	SORMANI, Ms
CUTAJAR, Dr	Tanzanie / United Republic	SPRINGETT, Mr
TABONE, Dr	of Tanzania / República	TANGEN, Mr
Maroc / Morocco /	Unida de Tanzania	VERGADOS, Mr
Marruecos	SONDO, Mr	WESTRA, Mr
GEANAH, M.	TUMAINI, Dr.	WILLIAMS, Mr
SERRAJ ANDALOUSSI, M.	Roumanie / Romania /	Gens de mer / Seafarers /
Maurice / Mauritius /	Rumania	Gente de mar
Maurício	BADEA, Mme	DYRING, Ms
MAHADEB, Ms	RADU, M.	FERNANDEZ, Mr
RAMKURRUN, Ms	Royaume-Uni / United	GIVEN, Mr
Nigéria / Nigeria	Kingdom / Reino Unido	GWEE, Mr
ABBA, Mr	COUSLEY, Mr	LEGUEVEL, Mr
KUJE HOSEA, Dr	PEACEY, Ms	MEIJER, Ms
Norvège / Norway /	Singapour / Singapore /	METE, Mr
Noruega	Singapur	NAIR, Mr
LEM, Ms	TAN, Ms	REZAEI, Mr
STORHAUG, Mr	WAN, Ms	RODRIGUEZ, Mr
Pakistan / Pakistán	Suède / Sweden / Suecia	SALE, Mr
MAHMOOD, Mr	RENNWANDT, Ms	SILVA, Ms
NAQVI, Ms	TUNFORS, Mr	SIMBULAN, Ms
Panama / Panamá	Suisse / Switzerland / Suiza	SUKHORUKOV, Mr
CASTILLO, Sra.	CHRISTEN, Mme	TSIKALAKIS, Mr
VILLAMONTE SANTOS, Sra.	RAINONE, Mme	
Pays-Bas / Netherlands /	Thaïlande / Thailand /	

► Contre/Against/En Contra:

 Abstentions/Abstentions/Abstenciones:**Australie / Australia**

LOAN, MS

PUSEY, Mr

Canada / Canadá

Campeau, Mr

WEATHERDON, Mr

Ghana

KWAKYE, Mr

Indonésie / Indonesia

PRAMESTI, Ms

RETNOSARI, Ms

**Iran (République islamique
d') / Iran (Islamic Republic
of) / Irán (República
Islámica del)**

EBRAHIMI, Mr

JAFARZADEH, Mr

**Nouvelle-Zélande / New
Zealand / Nueva Zelandia**

BARBER, Mr

COLLIER, Ms

Saint-Marin / San Marino

CAMORALI, Mr

► Cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
Fifth meeting of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
Quinta reunión del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Êtes-vous en faveur de l'adoption de l'amendement 5 (Accidents maritimes)?

Are you in favour of the adoption of amendment 5 (Marine casualties)?

¿Está usted a favor de la adopción de la enmienda 5 (Siniestros marítimos)?

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour / For / En Pro:	1020	630	630	2280
Contre / Against / En contra:	20	0	0	20
Abstentions / Abstenciones:	50	0	0	50

► Pour/For/En Pro:

Afrique du Sud / South Africa / Sudáfrica	Chypre / Cyprus / Chipre	ILIA , Mr
NELWAMONDO, Mr	LOUMPAS, Mr	NINO, Ms
RANTSOABE, Mr	PELTEKI - LOIZOU, Ms	Ghana
Allemagne / Germany / Alemania	Croatie / Croatia / Croacia	DARKO , MISS
HÄSEMEYER, Mr	BATINOVIC, Ms	Grèce / Greece / Grecia
LE PLAT, Mr	RILOVIC, Ms	DOUMANIS, Mr
Argentine / Argentina	Danemark / Denmark / Dinamarca	PAPANIKOLAOU, Ms
POLVERIGIANI, Sr.	BALICKI, Ms	Îles Cook / Cook Islands / Islas Cook
SOLARI, Sr.	SYLVEST, Ms	ANDREANI, Ms
Bahamas	Espagne / Spain / España	KANINA, Mme
MALAWWENTHANTRI, CAPTAIN	ARRANZ COCA, Sr.	Îles Marshall / Marshall Islands / Islas Marshall
OLSEN, CAPTAIN	PÉREZ TORIBIO, Sr.	HAFNER, Mr
Belgique / Belgium / Bélgica	Fédération de Russie / Russian Federation / Federación de Rusia	HERNANDEZ, Ms
BOGAERTS, Mme	GLADKOVA, Ms	Indonésie / Indonesia
NAUWELAERTS, Mme	GULYAEV, Mr	PRAMESTI, Ms
Brésil / Brazil / Brasil	Finlande / Finland / Finlandia	RETNOSARI, Ms
CAVALCANTE, Sr.	JÄMSÉN, Ms	Iran (République islamique d') / Iran (Islamic Republic of) / Irán (República Islámica del)
SANTOS, Sr.	PELTOLA, Ms	EBRAHIMI, Mr
Chili / Chile	France / Francia	JAFARZADEH, Mr
ESCOBAR BRIONES, Sr.	MEJECAZE, M.	Irlande / Ireland / Irlanda
González Burgos, Sra.	PIRON, M.	QUINN, Mr
Chine / China	Gabon / Gabón	TREACY, MS
YU, Ms	NZUE OBAME, M.	Italie / Italy / Italia
ZHOU, Ms	Géorgie / Georgia	

CANTONI, Ms	MAHMOOD, Mr	TUNFORS, Mr
Jamaïque / Jamaica	NAQVI, Ms	Suisse / Switzerland / Suiza
GRANT, Mrs	Panama / Panamá	CHRISTEN, Mme
Japon / Japan / Japón	CASTILLO, Sra.	RAINONE, Mme
FUJIRAI, Mr	VILLAMONTE SANTOS, Sra.	Thaïlande / Thailand / Tailandia
HIRASHIMA, Mr	Pays-Bas / Netherlands / Países Bajos	PUPAKORN, Ms
Kenya	ROEL, Mr	WISUTTHIKAN, Ms
APIYO, Ms	VINKENVLEUGEL, Mr	Togo
KULOBA, Mr	Philippines / Filipinas	BERENA, Mme
Lettonie / Latvia / Letonia	PAMPOLINA, Mr	TOUMENI ABALO, Mr
STRAUDOVSKA, Ms	SERRANO, Mr	Armateurs / Shipowners / Armadores
Libéria / Liberia	Pologne / Poland / Polonia	BORROMEO, Mr
DSOUZA, Mr	NOWAK, Ms	CASAGRANDE, Ms
VEYE NUHN, Ms	OSTREGA, Mr	CERCHE, Ms
Lituanie / Lithuania / Lituania	Portugal	CONSTANTINOU, Mr
GUDELEVICIENE, Ms	CORREIA, Ms	GILBERT, Ms
LASIAUSKAS, Mr	LEITÃO CORREIA, Ms	HAIJEMAIJE, Ms
Luxembourg / Luxemburgo	République de Corée / Republic of Korea / República de Corea	INGLIS, Mr
ROSSI, Mme	KIM, Ms	PEETERS, Ms
SIUDA, M.	LEE, Mr	PETERSEN, Ms
Malaisie / Malaysia / Malasia	République-Unie de Tanzanie / United Republic of Tanzania / República Unida de Tanzania	SORMANI, Ms
ABU HASSAN, CAPTAIN	SONDO, Mr	SPRINGETT, Mr
RAZALI,	TUMAINI, Dr.	TANGEN, Mr
Malte / Malta	Roumanie / Romania / Rumania	VERGADOS, Mr
CUTAJAR, Dr	BADEA, Mme	WESTRA, Mr
TABONE, Dr	RADU, M.	WILLIAMS, Mr
Maroc / Morocco / Marruecos	Royaume-Uni / United Kingdom / Reino Unido	Gens de mer / Seafarers / Gente de mar
GEANAH, M.	COUSLEY, Mr	DYRING, Ms
SERRAJ ANDALOUSSI, M.	PEACEY, Ms	FERNANDEZ, Mr
Maurice / Mauritius / Maurício	Saint-Marin / San Marino	GIVEN, Mr
MAHADEB, Ms	CAMORALI, Mr	GWEE, Mr
RAMKURRUN, Ms	Singapour / Singapore / Singapur	LEGUEVEL, Mr
Nigéria / Nigeria	TAN, Ms	MEIJER, Ms
ABBA, Mr	WAN, Ms	METE, Mr
KUJE HOSEA, Dr	Suède / Sweden / Suecia	NAIR, Mr
Norvège / Norway / Noruega	RENNWANDT, Ms	REZAEI, Mr
LEM, Ms		RODRIGUEZ, Mr
STORHAUG, Mr		SALE, Mr
Pakistan / Pakistán		SILVA, Ms
		SIMBULAN, Ms
		SUKHORUKOV, Mr
		TSIKALAKIS, Mr

Nouvelle-Zélande / New
Zealand / Nueva Zelandia

BARBER, Mr
COLLIER, Ms

► Abstentions/Abstentions/Abstenciones:

Australie / Australia
LOAN, MS
PUSEY, Mr

Canada / Canadá
Campeau, Mr
WEATHERDON, Mr

Ghana
KWAKYE, Mr

► Cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
 Fifth meeting of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
 Quinta reunión del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Êtes-vous en faveur de l'adoption de l'amendement 10 (Rapatriement – coûts)?

Are you in favour of the adoption of amendment 10 (Repatriation – costs)?

¿Está usted a favor de la adopción de la enmienda 10 (Repatriación - costo)?

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour / For / En Pro:	1000	630	630	2260
Contre / Against / En contra:	20	0	0	20
Abstentions / Abstenciones:	70	0	0	70

► Pour/For/En Pro:

Afrique du Sud / South Africa / Sudáfrica	Chypre / Cyprus / Chipre	DOUMANIS, Mr
NELWAMONDO, Mr	LOUMPAS, Mr	PAPANIKOLAOU, Ms
RANTSOABE, Mr	PELTEKI - LOIZOU, Ms	Îles Cook / Cook Islands / Islas Cook
Allemagne / Germany / Alemania	Croatie / Croatia / Croacia	ANDREANI, Ms
HÄSEMEYER, Mr	BATINOVIC, Ms	KANINA, Mme
LE PLAT, Mr	RILOVIC, Ms	Îles Marshall / Marshall Islands / Islas Marshall
Argentine / Argentina	Danemark / Denmark / Dinamarca	HAFNER, Mr
POLVERIGIANI, Sr.	BALICKI, Ms	HERNANDEZ, Ms
SOLARI, Sr.	SYLVEST, Ms	Indonésie / Indonesia
Bahamas	Espagne / Spain / España	PRAMESTI, Ms
MALAWWENTHANTRI, CAPTAIN	ARRANZ COCA, Sr.	RETNOSARI, Ms
OLSEN, CAPTAIN	PÉREZ TORIBIO, Sr.	Iran (République islamique d') / Iran (Islamic Republic of) / Irán (República Islámica del)
Belgique / Belgium / Bélgica	Finlande / Finland / Finlandia	EBRAHIMI, Mr
BOGAERTS, Mme	JÄMSÉN, Ms	JAFARZADEH, Mr
NAUWELAERTS, Mme	PELTOLA, Ms	Irlande / Ireland / Irlanda
Brésil / Brazil / Brasil	France / Francia	QUINN, Mr
CAVALCANTE, Sr.	MEJECAZE, M.	TREACY, MS
SANTOS, Sr.	PIRON, M.	Italie / Italy / Italia
Chili / Chile	Gabon / Gabón	CANTONI, Ms
ESCOBAR BRIONES, Sr.	NZUE OBAME, M.	Jamaïque / Jamaica
González Burgos, Sra.	Géorgie / Georgia	GRANT, Mrs
Chine / China	ILIA, Mr	Japon / Japan / Japón
YU, Ms	NINO, Ms	FUJIRAI, Mr
ZHOU, Ms	Ghana	
	DARKO, MISS	
	Grèce / Greece / Grecia	

HIRASHIMA, Mr
Kenya
APIYO, Ms
KULOBA, Mr
Lettonie / Latvia / Letonia
STRAUDOVSKA, Ms
Libéria / Liberia
DSOUZA, Mr
VEYE NUHN, Ms
Lituanie / Lithuania /
Lituania
GUDELEVICIENE, Ms
LASIAUSKAS, Mr
Luxembourg /
Luxemburgo
ROSSI, Mme
SIUDA, M.
Malaisie / Malaysia /
Malasia
ABU HASSAN, CAPTAIN
RAZALI,
Malte / Malta
CUTAJAR, Dr
TABONE, Dr
Maroc / Morocco /
Marruecos
GEANAH, M.
SERRAJ ANDALOUSSI, M.
Maurice / Mauritius /
Maurício
MAHADEB, Ms
RAMKURRUN, Ms
Nigéria / Nigeria
ABBA, Mr
KUJE HOSEA, Dr
Norvège / Norway /
Noruega
LEM, Ms
STORHAUG, Mr
Pakistan / Pakistán
MAHMOOD, Mr
NAQVI, Ms
Panama / Panamá
CASTILLO, Sra.

VILLAMONTE SANTOS, Sra.
Pays-Bas / Netherlands /
Países Bajos
ROEL, Mr
VINKENVLEUGEL, Mr
Philippines / Filipinas
PAMPOLINA, Mr
SERRANO, Mr
Pologne / Poland / Polonia
NOWAK, Ms
OSTREGA, Mr
Portugal
CORREIA, Ms
LEITÃO CORREIA, Ms
République de Corée /
Republic of Korea /
República de Corea
KIM, Ms
LEE, Mr
République-Unie de
Tanzanie / United Republic
of Tanzania / República
Unida de Tanzania
SONDO, Mr
TUMAINI, Dr.
Roumanie / Romania /
Rumania
BADEA, Mme
RADU, M.
Royaume-Uni / United
Kingdom / Reino Unido
COUSLEY, Mr
PEACEY, Ms
Saint-Marin / San Marino
CAMORALI, Mr
Singapour / Singapore /
Singapur
TAN, Ms
WAN, Ms
Suède / Sweden / Suecia
RENNWANDT, Ms
TUNFORS, Mr
Suisse / Switzerland / Suiza
CHRISTEN, Mme

RAINONE, Mme
Thaïlande / Thailand /
Tailandia
PUPAKORN, Ms
WISUTTHIKAN, Ms
Togo
BERENA, Mme
TOUMENI ABALO, Mr
Armateurs / Shipowners /
Armadores
BORROMEO, Mr
CASAGRANDE, Ms
CERCHE, Ms
CONSTANTINOU, Mr
GILBERT, Ms
HAJEMAIJE, Ms
INGLIS, Mr
PEETERS, Ms
PETERSEN, Ms
SORMANI, Ms
SPRINGETT, Mr
TANGEN, Mr
VERGADOS, Mr
WESTRA, Mr
WILLIAMS, Mr
Gens de mer / Seafarers /
Gente de mar
DYRING, Ms
FERNANDEZ, Mr
GIVEN, Mr
GWEE, Mr
LEGUEVEL, Mr
MEIJER, Ms
METE, Mr
NAIR, Mr
REZAEI, Mr
RODRIGUEZ, Mr
SALE, Mr
SILVA, Ms
SIMBULAN, Ms
SUKHORUKOV, Mr
TSIKALAKIS, Mr

► Contre/Against/En Contra:

Fédération de Russie /
Russian Federation /

Federación de Rusia
GLADKOVA, Ms

GULYAEV, Mr

► Abstentions/Abstentions/Abstenciones:

Australie / Australia

LOAN, MS

PUSEY, Mr

Canada / Canadá

Campeau, Mr

WEATHERDON, Mr

Ghana

KWAKYE , Mr

Nouvelle-Zélande / New
Zealand / Nueva Zelandia

BARBER, Mr

COLLIER, Ms

► Cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
 Fifth meeting of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
 Quinta reunión del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Êtes-vous en faveur de l'adoption de l'amendement 11 (Formation aux soins médicaux)?

Are you in favour of the adoption of amendment 11 (Medical training)?

¿Está usted a favor de la adopción de la enmienda 11 (Formación médica)?

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour / For / En Pro:	1000	630	630	2260
Contre / Against / En contra:	20	0	0	20
Abstentions / Abstenciones:	70	0	0	70

► Pour/For/En Pro:

Afrique du Sud / South Africa / Sudáfrica	Chypre / Cyprus / Chipre	DOUMANIS, Mr
NELWAMONDO, Mr	LOUMPAS, Mr	PAPANIKOLAOU, Ms
RANTSOABE, Mr	PELTEKI - LOIZOU, Ms	Îles Cook / Cook Islands / Islas Cook
Allemagne / Germany / Alemania	Croatie / Croatia / Croacia	ANDREANI, Ms
HÄSEMEYER, Mr	BATINOVIC, Ms	KANINA, Mme
LE PLAT, Mr	RILOVIC, Ms	Îles Marshall / Marshall Islands / Islas Marshall
Argentine / Argentina	Danemark / Denmark / Dinamarca	HAFNER, Mr
POLVERIGIANI, Sr.	BALICKI, Ms	HERNANDEZ, Ms
SOLARI, Sr.	SYLVEST, Ms	Indonésie / Indonesia
Bahamas	Espagne / Spain / España	PRAMESTI, Ms
MALAWWENTHANTRI, CAPTAIN	ARRANZ COCA, Sr.	RETNOSARI, Ms
OLSEN, CAPTAIN	PÉREZ TORIBIO, Sr.	Iran (République islamique d') / Iran (Islamic Republic of) / Irán (República Islámica del)
Belgique / Belgium / Bélgica	Finlande / Finland / Finlandia	EBRAHIMI, Mr
BOGAERTS, Mme	JÄMSÉN, Ms	JAFARZADEH, Mr
NAUWELAERTS, Mme	PELTOLA, Ms	Irlande / Ireland / Irlanda
Brésil / Brazil / Brasil	France / Francia	QUINN, Mr
CAVALCANTE, Sr.	MEJECAZE, M.	TREACY, MS
SANTOS, Sr.	PIRON, M.	Italie / Italy / Italia
Chili / Chile	Gabon / Gabón	CANTONI, Ms
ESCOBAR BRIONES, Sr.	NZUE OBAME, M.	Jamaïque / Jamaica
González Burgos, Sra.	Géorgie / Georgia	GRANT, Mrs
Chine / China	ILIA, Mr	Japon / Japan / Japón
YU, Ms	NINO, Ms	FUJIRAI, Mr
ZHOU, Ms	Ghana	
	DARKO, MISS	
	Grèce / Greece / Grecia	

HIRASHIMA, Mr
Kenya
APIYO, Ms
KULOBA, Mr
Lettonie / Latvia / Letonia
STRAUDOVSKA, Ms
Libéria / Liberia
DSOUZA, Mr
VEYE NUHN, Ms
Lituanie / Lithuania /
Lituania
GUDELEVICIENE, Ms
LASIAUSKAS, Mr
Luxembourg /
Luxemburgo
ROSSI, Mme
SIUDA, M.
Malaisie / Malaysia /
Malasia
ABU HASSAN, CAPTAIN
RAZALI,
Malte / Malta
CUTAJAR, Dr
TABONE, Dr
Maroc / Morocco /
Marruecos
GEANAH, M.
SERRAJ ANDALOUSSI, M.
Maurice / Mauritius /
Maurício
MAHADEB, Ms
RAMKURRUN, Ms
Nigéria / Nigeria
ABBA, Mr
KUJE HOSEA, Dr
Norvège / Norway /
Noruega
LEM, Ms
STORHAUG, Mr
Pakistan / Pakistán
MAHMOOD, Mr
NAQVI, Ms
Panama / Panamá
CASTILLO, Sra.

VILLAMONTE SANTOS, Sra.
Pays-Bas / Netherlands /
Países Bajos
ROEL, Mr
VINKENVLEUGEL, Mr
Philippines / Filipinas
PAMPOLINA, Mr
SERRANO, Mr
Pologne / Poland / Polonia
NOWAK, Ms
OSTREGA, Mr
Portugal
CORREIA, Ms
LEITÃO CORREIA, Ms
République de Corée /
Republic of Korea /
República de Corea
KIM, Ms
LEE, Mr
République-Unie de
Tanzanie / United Republic
of Tanzania / República
Unida de Tanzania
SONDO, Mr
TUMAINI, Dr.
Roumanie / Romania /
Rumania
BADEA, Mme
RADU, M.
Royaume-Uni / United
Kingdom / Reino Unido
COUSLEY, Mr
PEACEY, Ms
Saint-Marin / San Marino
CAMORALI, Mr
Singapour / Singapore /
Singapur
TAN, Ms
WAN, Ms
Suède / Sweden / Suecia
RENNWANDT, Ms
TUNFORS, Mr
Suisse / Switzerland / Suiza
CHRISTEN, Mme

RAINONE, Mme
Thaïlande / Thailand /
Tailandia
PUPAKORN, Ms
WISUTTHIKAN, Ms
Togo
BERENA, Mme
TOUMENI ABALO, Mr
Armateurs / Shipowners /
Armadores
BORROMEO, Mr
CASAGRANDE, Ms
CERCHE, Ms
CONSTANTINOU, Mr
GILBERT, Ms
HAJEMAIJE, Ms
INGLIS, Mr
PEETERS, Ms
PETERSEN, Ms
SORMANI, Ms
SPRINGETT, Mr
TANGEN, Mr
VERGADOS, Mr
WESTRA, Mr
WILLIAMS, Mr
Gens de mer / Seafarers /
Gente de mar
DYRING, Ms
FERNANDEZ, Mr
GIVEN, Mr
GWEE, Mr
LEGUEVEL, Mr
MEIJER, Ms
METE, Mr
NAIR, Mr
REZAEI, Mr
RODRIGUEZ, Mr
SALE, Mr
SILVA, Ms
SIMBULAN, Ms
SUKHORUKOV, Mr
TSIKALAKIS, Mr

► Contre/Against/En Contra:

Fédération de Russie /
Russian Federation /

Federación de Rusia
GLADKOVA, Ms

GULYAEV, Mr

► Abstentions/Abstentions/Abstenciones:

Australie / Australia

LOAN, MS

PUSEY, Mr

Canada / Canadá

Campeau, Mr

WEATHERDON, Mr

Ghana

KWAKYE , Mr

Nouvelle-Zélande / New
Zealand / Nueva Zelandia

BARBER, Mr

COLLIER, Ms

► Cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
Fifth meeting of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
Quinta reunión del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Êtes-vous en faveur de l'adoption de l'amendement 12/13 (Violence et harcèlement)?

Are you in favour of the adoption of amendment 12/13 (Violence and harassment)?

¿Está usted a favor de la adopción de la enmienda 12/13 (Violencia y acoso)?

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour / For / En Pro:	930	630	630	2190
Contre / Against / En contra:	40	0	0	40
Abstentions / Abstenciones:	120	0	0	120

► Pour/For/En Pro:

Afrique du Sud / South Africa / Sudáfrica	Chypre / Cyprus / Chipre	Grèce / Greece / Grecia
NELWAMONDO, Mr	LOUMPAS, Mr	DOUMANIS, Mr
RANTSOABE, Mr	PELTEKI - LOIZOU, Ms	PAPANIKOLAOU, Ms
Allemagne / Germany / Alemania	Croatie / Croatia / Croacia	Îles Cook / Cook Islands / Islas Cook
HÄSEMEYER, Mr	BATINOVIC, Ms	ANDREANI, Ms
LE PLAT, Mr	RILOVIC, Ms	KANINA, Mme
Argentine / Argentina	Danemark / Denmark / Dinamarca	Îles Marshall / Marshall Islands / Islas Marshall
POLVERIGIANI, Sr.	BALICKI, Ms	HAFNER, Mr
SOLARI, Sr.	SYLVEST, Ms	HERNANDEZ, Ms
Bahamas	Espagne / Spain / España	Irlande / Ireland / Irlanda
MALAWWENTHANTRI, CAPTAIN	ARRANZ COCA, Sr.	QUINN, Mr
OLSEN, CAPTAIN	PÉREZ TORIBIO, Sr.	TREACY, MS
Belgique / Belgium / Bélgica	Finlande / Finland / Finlandia	Italie / Italy / Italia
BOGAERTS, Mme	JÄMSÉN, Ms	CANTONI, Ms
NAUWELAERTS, Mme	PELTOLA, Ms	Jamaïque / Jamaica
Brésil / Brazil / Brasil	France / Francia	GRANT, Mrs
CAVALCANTE, Sr.	MEJECAZE, M.	Japon / Japan / Japón
SANTOS, Sr.	PIRON, M.	FUJIRAI, Mr
Chili / Chile	Gabon / Gabón	HIRASHIMA, Mr
ESCOBAR BRIONES, Sr.	NZUE OBAME, M.	Kenya
González Burgos, Sra.	Géorgie / Georgia	APIYO, Ms
Chine / China	ILIA, Mr	KULOBA, Mr
YU, Ms	NINO, Ms	Lettonie / Latvia / Letonia
ZHOU, Ms	Ghana	STRAUDOVSKA, Ms
	DARKO, MISS	Libéria / Liberia
	KWAKYE, Mr	DSOUZA, Mr

VEYE NUHN, Ms
Lituanie / Lithuania /
Lituania
GUDELEVICIENE, Ms
LASIAUSKAS, Mr
Luxembourg /
Luxemburgo
ROSSI, Mme
SIUDA, M.
Malte / Malta
CUTAJAR, Dr
TABONE, Dr
Maurice / Mauritius /
Mauricio
MAHADEB, Ms
RAMKURRUN, Ms
Nigéria / Nigeria
ABBA, Mr
KUJE HOSEA, Dr
Norvège / Norway /
Noruega
LEM, Ms
STORHAUG, Mr
Pakistan / Pakistán
MAHMOOD, Mr
NAQVI, Ms
Panama / Panamá
CASTILLO, Sra.
VILLAMONTE SANTOS, Sra.
Pays-Bas / Netherlands /
Países Bajos
ROEL, Mr
VINKENVLEUGEL, Mr
Philippines / Filipinas
PAMPOLINA, Mr
SERRANO, Mr
Pologne / Poland / Polonia
NOWAK, Ms

OSTREGA, Mr
Portugal
CORREIA, Ms
LEITÃO CORREIA, Ms
République de Corée /
Republic of Korea /
República de Corea
KIM, Ms
LEE, Mr
République-Unie de
Tanzanie / United Republic
of Tanzania / República
Unida de Tanzania
SONDO, Mr
TUMAINI, Dr.
Roumanie / Romania /
Rumania
BADEA, Mme
RADU, M.
Royaume-Uni / United
Kingdom / Reino Unido
COUSLEY, Mr
PEACEY, Ms
Saint-Marin / San Marino
CAMORALI, Mr
Singapour / Singapore /
Singapur
TAN, Ms
WAN, Ms
Suède / Sweden / Suecia
RENNWANDT, Ms
TUNFORS, Mr
Suisse / Switzerland / Suiza
CHRISTEN, Mme
RAINONE, Mme
Thaïlande / Thailand /
Tailandia
PUPAKORN, Ms

WISUTTHIKAN, Ms
Togo
BERENA, Mme
TOUMENI ABALO, Mr
Armateurs / Shipowners /
Armadores
BORROMEO, Mr
CASAGRANDE, Ms
CERCHE, Ms
CONSTANTINO, Mr
GILBERT, Ms
HAJEMAIJE, Ms
INGLIS, Mr
PEETERS, Ms
PETERSEN, Ms
SORMANI, Ms
SPRINGETT, Mr
TANGEN, Mr
VERGADOS, Mr
WESTRA, Mr
WILLIAMS, Mr
Gens de mer / Seafarers /
Gente de mar
DYRING, Ms
FERNANDEZ, Mr
GIVEN, Mr
GWEE, Mr
LEGUEVEL, Mr
MEIJER, Ms
METE, Mr
NAIR, Mr
REZAEI, Mr
RODRIGUEZ, Mr
SALE, Mr
SILVA, Ms
SIMBULAN, Ms
SUKHORUKOV, Mr
TSIKALAKIS, Mr

► Contre/Against/En Contra:

Fédération de Russie /
Russian Federation /
Federación de Rusia

GLADKOVA, Ms
GULYAEV, Mr
Nouvelle-Zélande / New

Zealand / Nueva Zelandia
BARBER, Mr
COLLIER, Ms

► Abstentions/Abstentions/Abstenciones:

Australie / Australia

LOAN, MS

PUSEY, Mr

Canada / Canadá

Campeau, Mr

WEATHERDON, Mr

Indonésie / Indonesia

PRAMESTI, Ms

RETNOSARI, Ms

Iran (République islamique
d') / Iran (Islamic Republic
of) / Irán (República
Islámica del)

EBRAHIMI, Mr

JAFARZADEH, Mr

Malaisie / Malaysia /

Malasia

ABU HASSAN, CAPTAIN

RAZALI,

Maroc / Morocco /

Marruecos

GEANAH, M.

SERRAJ ANDALOUSSI, M.

► Annexe II

Résolution sur la prorogation du mandat du groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI

La Commission tripartite spéciale, établie en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), s'étant réunie à Genève du 7 au 11 avril 2025 pour sa cinquième réunion,

Rappelant que l'article III de l'accord entre l'Organisation internationale du travail (OIT) et l'Organisation maritime internationale (OMI) autorise la création de groupes mixtes chargés d'examiner toute question d'intérêt commun qu'il pourrait sembler souhaitable de soumettre à un tel groupe,

Rappelant qu'à sa 343^e session (novembre 2021), le Conseil d'administration du BIT a décidé d'approuver la constitution d'un groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI (ci-après, «le groupe de travail») chargé d'exercer ses activités dans les délais impartis et aux seules fins prescrites, relatives à l'abandon des gens de mer, au harcèlement et aux actes d'intimidation, y compris le harcèlement sexuel, ainsi qu'au traitement équitable des gens de mer;

Notant avec satisfaction que le groupe de travail s'est dûment s'acquitté des tâches lui ayant été confiées à la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale, dans les délais convenus;

Rappelant qu'en vertu de son mandat, le groupe de travail doit tenir des discussions techniques approfondies et élaborer des recommandations et/ou des projets de dispositions sur certains sujets, selon que demandé conjointement par le Conseil d'administration du BIT et le Conseil de l'OMI, dans le délai mutuellement convenu;

Rappelant qu'en vertu du mandat du groupe de travail, le mandat peut être prorogé par décision expresse du Conseil d'administration du BIT et du Conseil de l'OMI;

Ayant à l'esprit le fait que le Comité juridique de l'OMI, à sa 111^e session (avril 2024), a décidé de créer une équipe spéciale chargée d'examiner et de mettre à jour (ou de reconstituer) la base de données conjointe OIT/OMI sur les cas d'abandon (y compris tous les aspects de procédure, de stratégie, financiers et techniques) et de lui confier le mandat énoncé au paragraphe 7 du document LEG 111/4(a)/2, et de convoquer une réunion du groupe de travail 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;

Notant que le Conseil de l'OMI, à sa 132^e réunion, a approuvé la prorogation du mandat du groupe de travail et la demande du Comité juridique de l'OMI de convoquer une réunion du groupe de travail consacrée à l'étude et à l'examen définitif du rapport de l'équipe spéciale;

Reconnaissant que le BIT a procédé à des mises à jour techniques indispensables de la base de données, en garantissant ainsi la continuité, au moyen d'une version actualisée, lancée en octobre 2024;

Notant que l'équipe spéciale devrait avoir finalisé son rapport d'ici fin 2025:

1. **Recommande** au Conseil d'administration du BIT d'approuver la prorogation du mandat du groupe de travail;
2. **Invite** le Conseil d'administration du BIT à se concerter avec l'OMI, en vue d'organiser les réunions du groupe de travail, au titre du paragraphe 4 c) du mandat du groupe, pour étude et examen définitif du rapport de l'équipe spéciale;

3. **Autorise** le Bureau de la Commission tripartite spéciale, conformément au paragraphe 7 de l'article 7 du règlement de la commission, à examiner les demandes de convocation du groupe de travail découlant de décisions adoptées par les organes de l'OMI compétents, entre les réunions de la commission, et à formuler une recommandation au Conseil d'administration du BIT à leur sujet;
4. **Invite** l'OMI et l'OIT à coopérer sur les domaines d'intérêt commun;
5. **Propose** que le paragraphe 19 du mandat du groupe de travail soit modifié comme suit: «Les réunions du groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI peuvent être convoquées avec l'autorisation des organes compétents des Parties, et en coordination avec eux, sous réserve de la disponibilité de fonds suffisants. L'OIT et l'OMI communiquent l'une et l'autre les invitations aux réunions au moins deux mois à l'avance.»
6. **Autorise** le Bureau de la Commission tripartite spéciale à soulever des questions d'intérêt commun entre l'OIT et l'OMI, et à proposer à la Commission tripartite spéciale ou, sous réserve du paragraphe 3 du dispositif, directement au Conseil d'administration du BIT, que se réunisse le groupe de travail selon qu'il le jugera nécessaire.

Résolution sur la reconnaissance des gens de mer comme étant des travailleurs clés

La Commission tripartite spéciale, établie en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), s'étant réunie à Genève du 7 au 11 avril 2025 pour sa cinquième réunion,

Rappelant la résolution 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 mondiales, adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies, le 1^{er} décembre 2020;

Rappelant également la résolution 56/18 sur la promotion et la protection de l'exercice des droits humains par les gens de mer, adoptée par le Conseil des droits de l'homme, le 11 juillet 2024;

Tenant compte de la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, garantissant des conditions de travail et de vie décentes pour l'ensemble des gens de mer;

Rappelant la résolution A.1160(32) sur l'action globale visant à s'attaquer aux difficultés rencontrées par les gens de mer pendant la pandémie de COVID-19, adoptée par l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale (OMI), le 15 décembre 2021;

Rappelant les nombreuses déclarations de l'Organisation des Nations Unies (ONU) et des organismes des Nations Unies soulignant notamment la nécessité de désigner les gens de mer comme étant des «travailleurs clés» et de veiller à ce qu'ils aient accès aux soins médicaux et à ce qu'ils puissent se déplacer facilement, de façon à préserver leur bien-être et leurs droits;

Notant que la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations de l'OIT a souligné que la notion de force majeure ne devrait pas être utilisée pour prolonger l'inobservation de la MLC, 2006, et d'autres normes internationales du travail au-delà de la période absolument nécessaire ¹;

¹ 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 (nov.-déc. 2020)

Rappelant que les gens de mer jouent un rôle essentiel pour faire fonctionner les chaînes d'approvisionnement mondiales et garantir la circulation continue et ininterrompue des biens, de l'énergie, des produits alimentaires et des fournitures médicales, rôle davantage marqué en période de crise mondiale;

Reconnaissant les épreuves rencontrées par les gens de mer lors la pandémie de COVID-19 et d'autres crises, qui mettent en évidence la nécessité de préserver leurs droits et leur bien-être:

1. **Invite** les Membres de l'OIT à veiller à la mise en œuvre rapide du Principe directeur B2.5.2 – Travailleurs clés, ainsi qu'à désigner et à reconnaître les gens de mer comme étant des travailleurs clés et à prendre des mesures appropriées pour faciliter leurs déplacements en toute sécurité lorsqu'ils se déplacent en lien avec leur emploi ou leur travail, notamment, mais non exclusivement, l'accès à la permission à terre, le rapatriement, la relève des équipages et les soins médicaux à terre.
2. **Réaffirme** l'engagement des mandants tripartites de l'OIT en faveur du bien-être et des droits des gens de mer, en soutenant les initiatives qui reconnaissent leur contribution indispensable au commerce maritime mondial, notamment en donnant pleinement effet, dans la MLC, 2006, au droit des gens de mer de se déplacer en toute sécurité au moment de leur embarquement ou de leur débarquement, y compris par la facilitation de l'accès à la permission à terre, du rapatriement, de la relève des équipages et, le cas échéant, de l'accès à des traitements médicaux à terre.
3. **Prie** le Bureau de soutenir la mise en œuvre rapide du Principe directeur B2.5.2 – Travailleurs clés.

Résolution portant amendement à la convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle qu'amendée, en vue de refléter les amendements à la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, relatifs à la permission à terre, adoptés à la cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale de l'OIT

La Commission tripartite spéciale, établie par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), à l'occasion de sa cinquième réunion, qui s'est tenue sous une forme hybride, du 7 au 11 avril 2025,

Rappelant la norme A2.4 de la MLC, 2006, concernant la permission à terre;

Rappelant également la convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle qu'amendée, en particulier la section 3G, intitulée «Autres mesures d'assouplissement des formalités exigées des étrangers appartenant à l'équipage des navires effectuant des voyages internationaux – autorisation de descendre à terre»;

Ayant décidé de modifier la norme A2.4.2 de la MLC, 2006;

Ayant inclus dans ces amendements le libellé suivant, renvoyant à la convention visant à faciliter le trafic maritime international:

«7. Les permissions à terre accordées conformément aux dispositions de la convention de l'Organisation maritime internationale visant à faciliter le trafic maritime international sont réputées équivaloir au respect des prescriptions de la norme A2.4.2;

Soucieuse de préserver la cohérence, dans la mesure du possible, entre la MLC, 2006, et la convention visant à faciliter le trafic maritime international en ce qui concerne les prescriptions relatives à la permission à terre;

Recommande que le Comité de la simplification des formalités de l'Organisation maritime internationale (OMI) examine les amendements à la MLC, 2006, relatifs à la permission à terre, adoptés à la cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale, et leur apporte la suite voulue;

Prie le Conseil d'administration, à sa 355^e session, en novembre 2025, de demander au Directeur général de transmettre la présente résolution au Secrétaire général de l'OMI afin que celui-ci la transmette, à son tour, au Comité de la simplification des formalités de l'OMI pour examen et décision, selon qu'il conviendra.

Résolution relative à la convocation d'une 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 aux heures de travail et aux heures de repos

La Commission tripartite spéciale, établie par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail (BIT), en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), à l'occasion de sa cinquième réunion, qui s'est tenue sous une forme hybride, du 7 au 11 avril 2025,

Rappelant les propositions d'amendement du groupe des gens de mer sur la durée du travail ou du repos et sur les dispositions concernées relatives aux dérogations soumises par le groupe des gens de mer formulées à la cinquième Réunion de la Commission tripartite spéciale;

Rappelant que l'article III de l'accord entre l'Organisation internationale du travail (OIT) et l'Organisation maritime internationale (OMI) autorise la création de groupes mixtes chargés d'examiner toute question d'intérêt commun qu'il pourrait sembler souhaitable de soumettre à un tel groupe;

Rappelant que la réunion sectorielle qui s'est tenue à Genève du 25 février au 1^{er} mars 2019 a recommandé de créer un groupe de travail tripartite OIT/OMI chargé d'identifier et de traiter les questions concernant les gens des mer et l'élément humain, en particulier pour ce qui a trait à des aspects couverts par la MLC, 2006, et par la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW);

Reconnaissant que la règle 2.3 de la MLC, 2006, exige des Membres qu'ils réglementent la durée du travail ou du repos des gens de mer, et que le paragraphe 5 de la norme A2.3 de la MLC, 2006, dispose que tout Membre fixe des limites au nombre maximal d'heures de travail qui ne peut être dépassé sur une période donnée ou au nombre minimal d'heures de repos qui doit être assuré sur une période donnée;

Notant que le paragraphe 13 de cette norme permet que les Membres adoptent 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 et que 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;

Notant que le paragraphe 14 de cette norme reconnaît au capitaine d'un navire le droit de suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et d'exiger qu'un marin accomplisse les heures

de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison ou pour porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer, jusqu'au retour à une situation normale;

Rappelant que le paragraphe 2 de la norme A2.7 de la MLC, 2006, dispose que pour déterminer, approuver ou réviser les effectifs d'un navire, l'autorité compétente tient compte de la nécessité d'éviter ou de restreindre une durée du travail excessive afin d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue, ainsi que des principes énoncés à ce sujet dans les instruments internationaux applicables, notamment ceux de l'Organisation maritime internationale;

Rappelant que la disposition A-VIII/1.2 du Code STCW, qui s'applique aux gens de mer chargés de tâches spécifiques liées à la sécurité, à la sûreté et à la prévention de la pollution, prévoit une période minimale de repos sur une période donnée;

Notant que la disposition A-VIII/1.8 du Code STCW reconnaît de la même manière le droit du capitaine d'un navire de suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et d'exiger d'un marin les heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison, ou pour porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer, jusqu'au retour à une situation normale;

Notant que la disposition A-VIII/1.4 du Code STCW dispose que les périodes de repos ne doivent pas nécessairement être appliquées en cas d'urgence ou dans d'autres conditions d'exploitation exceptionnelles et que les rassemblements, les exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de manière à perturber le moins possible les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue;

Notant que la disposition A-VIII/1.9 du Code STCW dispose que les Parties ne peuvent autoriser de dérogations en ce qui concerne les heures de repos accordées par période de sept jours pendant plus de deux semaines consécutives, compte tenu des recommandations concernant la prévention de la fatigue;

Notant également que la section B-VIII/1 du Code STCW contient des recommandations en vue d'assurer le respect de la section A-VIII/1 du Code STCW;

Reconnaissant également que la règle VIII/1 de la STCW dispose que les Administrations doivent, en vue de prévenir la fatigue, établir et faire appliquer des périodes de repos en ce qui concerne les membres du personnel chargés du quart et ceux qui sont chargés de tâches spécifiques liées à la sécurité, à la sûreté et à la prévention de la pollution;

Consciente que l'OMI procède actuellement à un examen approfondi de la STCW et du Code SCTW;

Recommande au Conseil d'administration du BIT d'approuver, à sa 355^e session (novembre 2025), la convocation d'une 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, auquel il incombera:

- a) *d'examiner* les dispositions relatives aux heures de travail et aux heures de repos contenues dans le code de la MLC, 2006, et les dispositions relatives aux heures de repos pertinentes qui figurent dans la STCW;
- b) *d'envisager* d'élaborer des orientations concrètes à l'intention des Membres au sujet de l'application de la réglementation relative aux heures de travail ou aux heures de repos, ainsi que des orientations concrètes à l'intention des autorités des États du port et des États du pavillon au sujet de l'amélioration du contrôle du respect de la réglementation relative aux heures de travail ou aux heures de repos, selon qu'il convient;

- c) *d'adresser* des recommandations au Conseil d'administration du BIT et au Comité de la sécurité maritime de l'OMI pour examen et action, en tant que de besoin.

Recommande au Conseil d'administration du BIT de prier les organes de l'OMI concernés d'envisager de convoquer cette 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.