



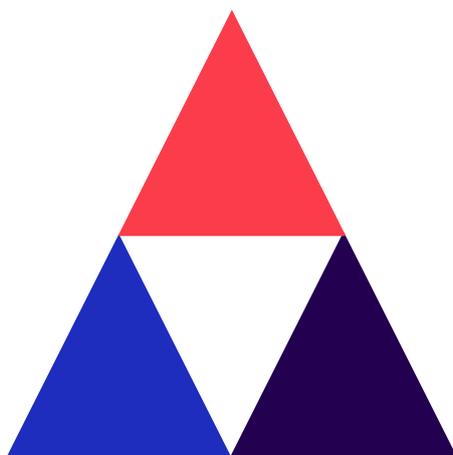
Organisation
internationale
du Travail



► STCMLC/Partie II/2022/4

► Rapport final

Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale
créée en vertu de l'article XIII de la convention
du travail maritime, 2006, telle qu'amendée - Partie II
(Genève, 5-13 mai 2022)



Département des normes internationales du travail
Département des politiques sectorielles
Genève, 2022

► **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.....	11
Proposition d'amendement au code n° 1 concernant le paragraphe 1 <i>b)</i> de la norme A4.3 de la MLC, 2006	11
Proposition d'amendement au code n° 2 concernant le paragraphe 2 <i>a)</i> et <i>b)</i> , et le paragraphe 7 <i>a)</i> de la norme A3.2 de la MLC, 2006	12
Proposition d'amendement au code n° 3 concernant le paragraphe 8 de la norme A2.5.1 de la MLC, 2006	14
Proposition d'amendement au code n° 4 concernant l'ajout de nouveaux paragraphe 5 et 6 à la norme A4.1, et de nouveaux paragraphes 4 et 5 au principe directeur B4.1.3 de la MLC, 2006.....	19
Proposition d'amendement au code n° 5 concernant l'alinéa <i>g)</i> de l'annexe A2-I et l'alinéa <i>g)</i> de l'annexe A4-I de la MLC, 2006.....	27
Proposition d'amendement au code n° 6 concernant le paragraphe 17 de la norme A3.1 et le paragraphe 4 <i>j)</i> du principe directeur B3.1.11 de la MLC, 2006	30
Proposition d'amendement au code n° 7 concernant le paragraphe 4 de la norme A2.1 de la MLC, 2006	39
Proposition d'amendement au code n° 8 concernant l'ajout d'un nouveau paragraphe 3 à la norme A2.5.1 de la MLC, 2006.....	42
Proposition d'amendement au code n° 9 concernant le paragraphe 5 <i>c)</i> <i>vi)</i> de la norme A1.4 de la MLC, 2006	47
Proposition d'amendement au code n° 10 concernant le paragraphe 9 <i>a)</i> de la norme A2.5.2 de la MLC, 2006	50
Proposition d'amendement au code n° 11 concernant le paragraphe 5 de la norme A4.3 et le principe directeur B4.3.5 de la MLC, 2006	52
Proposition d'amendement au code n° 12 concernant le paragraphe 3 de la norme A2.4, les paragraphes 1 et 2 de la norme A2.5.1, le paragraphe 8 du principe directeur B2.5.1, ainsi que les annexes A5-I, A5-II et A5-III de la MLC, 2006	56
Vote de la Commission tripartite spéciale sur les huit propositions approuvées d'amendement au code concernant les règles 1.4, 2.5, 3.1, 3.2, 4.1 et 4.3, et aux annexes A2-I et A4-I de la MLC, 2006.....	64
V. Autres questions	65
VI. Date de la cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale	69
VII. Déclarations de clôture	69
Annexe	73

► I. Introduction

1. À sa 318^e session (juin 2013), le Conseil d'administration du Bureau international du Travail (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 340^e session (octobre-novembre 2020), le Conseil d'administration du BIT a décidé que la quatrième réunion de la commission se déroulerait en deux parties: la première en mode virtuel (en ligne) du 19 au 23 avril 2021, et la deuxième en mode hybride, au siège de l'Organisation internationale du Travail (OIT) à Genève, du 5 au 13 mai 2022. Le présent rapport a été rédigé par le BIT.

► 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 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, «les représentants gouvernementaux des Membres qui n'ont pas encore ratifié la MLC, 2006, peuvent participer aux travaux de la commission mais sans droit de vote sur les questions relevant de la convention». La réunion a rassemblé 158 représentants gouvernementaux, 15 représentants des armateurs et 15 représentants des gens de mer. Des observateurs de plusieurs organisations intergouvernementales et organisations non gouvernementales internationales ainsi que des parties intéressées ont également assisté à la réunion. La liste des représentants est jointe au présent rapport.
3. Le bureau de la commission, nommé en 2018, dispose d'un mandat de trois ans et est composé comme suit:

Présidence: M^{me} Julie Carlton (membre gouvernementale, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord)

Vice-présidence: M. Martin Marini (membre gouvernemental, Singapour)

M. Dirk Max Johns (membre du groupe des armateurs)

M. Mark Dickinson (membre du groupe des gens de mer)

4. La commission a accueilli M. Yasuhiro Urano (membre gouvernemental, Japon) en tant que vice-président¹.
5. La commission a nommé un comité de rédaction, chargé de revoir les propositions d'amendement au code de la MLC, 2006. Il est composé comme suit:

Gouvernements:	M. Michael Kennedy (Irlande), M. Olivier Lebrun (France), M ^{me} Mayte Burgos (Panama)
Armateurs:	M. Peter Williams, M. Eurico Ortiga
Gens de mer:	M. Thierry Leguevel, M. Charles Boyle

► III. Déclarations liminaires

6. **La présidente** souhaite la bienvenue à tous les participants, dont les représentants de près de 80 pays, et salue la présence en ligne de M. Marini (Singapour), le président élu de la commission. Elle rappelle que, lors de la première partie de la réunion de la commission, ses participants ont longuement évoqué les problèmes rencontrés par les gens de mer et l'industrie maritime dans le contexte de la pandémie de COVID-19 et ont adopté une importante résolution appelant à la création d'un groupe de travail mixte entre l'OIT et l'Organisation maritime internationale (OMI) (ci-après, «groupe de travail mixte OIT/OMI»). Le Conseil d'administration du BIT a depuis adopté différentes mesures pour donner suite aux décisions de la commission. Elle rappelle que la présente réunion se tient sous une forme hybride; par conséquent, des dispositions et règles de procédure spéciales ont été adoptées par le bureau de la commission et sont recommandées pour approbation. Le Règlement de la Commission tripartite spéciale établie aux fins de la convention du travail maritime, 2006, continue de s'appliquer intégralement sauf incompatibilité avec les dispositions et règles de procédure spéciales, auquel cas l'application des dispositions incompatibles du règlement sera considérée comme suspendue pendant toute la durée de la deuxième partie de la quatrième réunion de la commission. Elle prend note de l'approbation des dispositions et règles de procédure spéciales.
7. **Le Directeur général du BIT** souhaite la bienvenue à tous les participants et indique que la participation de 500 personnes de près de 80 pays témoigne de l'importance des questions abordées pendant la réunion, ainsi que de l'engagement solide des parties. Le format hybride de la réunion représente un nouveau défi et le Bureau mettra tout en œuvre pour garantir que la commission est en mesure de mener à bien son programme de travail dans des conditions satisfaisantes. La commission va discuter d'importants amendements à la MLC, 2006, en examinant 12 propositions d'amendement que les partenaires sociaux et les gouvernements ont présentées. La moitié des propositions entendent répondre directement à des problèmes qui ont surgi pendant la pandémie de COVID-19 et qui ont été identifiés lors de la première partie de la quatrième réunion qui s'est tenue l'année dernière. Les thèmes que va aborder la commission attestent de l'importance de la MLC, 2006, et de ses mécanismes internes destinés à s'adapter aux besoins d'un environnement en pleine évolution, lesquels pourraient servir de modèle pour les activités normatives du BIT dans

¹ Comme cela a été convenu lors de la première partie de la quatrième réunion de la commission, le mandat des membres du bureau désignés en 2021 débutera exceptionnellement après la fin de la deuxième partie de la quatrième réunion de la commission. Le mandat des membres actuels du bureau est prolongé en conséquence.

d'autres domaines. La souplesse de l'instrument est le fruit d'une solide tradition de partenariat social et de tripartisme dans le secteur, et cette situation est exemplaire. Il convient de féliciter les mandants tripartites du secteur pour leur détermination à faire face aux difficultés émergentes et pour leurs capacités à trouver des solutions réalistes grâce à un dialogue social et un tripartisme forts. Par ailleurs, le BIT a donné suite aux discussions de l'année dernière de différentes manières. En effet, des contacts avec le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies ont conduit à la mise en place d'un groupe de travail interinstitutions des Nations Unies ad hoc chargé d'examiner la mise en œuvre et l'application pratique de la MLC, 2006, pendant la pandémie. Du reste, en collaboration avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS), un groupe conjoint a été créé pour analyser les effets de la pandémie sur les travailleurs des transports. Le Bureau mène aussi d'autres activités pour veiller à ce que les problèmes rencontrés par les gens de mer dans le contexte de la pandémie ne se répètent pas et pour tendre à la résolution des difficultés persistantes. De plus, la 100^e ratification de la MLC, 2006, par Oman, a été une étape importante, suivie de la ratification par Saint-Marin. Dans ces conditions, le groupe des armateurs a récemment indiqué que le nouvel objectif était désormais fixé à 150 ratifications en vue de garantir l'application et le respect les plus larges possibles de la convention. Tous les pays qui ne l'ont pas encore fait sont donc grandement encouragés à envisager la ratification de la MLC, 2006, pour rejoindre la communauté internationale en vue de parvenir à une garantie universelle des droits des gens de mer et à la mise en place de conditions équitables pour les armateurs. Alors que la guerre fait actuellement rage en Ukraine, il faut aussi faire référence à la résolution que le Conseil d'administration du BIT a adoptée en mars 2022, enjoignant à toutes les parties de permettre le passage en toute sécurité et sans entrave des populations dans le besoin. Cet appel a été réitéré à l'occasion d'un courrier commun avec le Secrétaire général de l'OMI réclamant la protection de la sécurité et de la santé des marins bloqués dans des ports ukrainiens.

- 8. Le vice-président du groupe des gens de mer** remercie le Bureau ainsi que le bureau de la commission pour leur soutien immuable, surtout ces deux dernières années. Il remercie également le Directeur général et son équipe, notamment pour faciliter la tenue régulière des réunions du bureau de la commission. Il adresse également des remerciements aux partenaires sociaux pour leur coopération et leur partenariat constructif en vue de parvenir à des solutions efficaces à la crise de la relève des équipages. Le groupe des gens de mer compte sur cette synergie et cette collaboration pour réaliser l'objectif commun d'améliorer continuellement le bien-être et les conditions de vie et de travail des gens de mer. La première partie de la réunion de la commission a montré que, dans la plupart des cas, la MLC, 2006, fournit la protection nécessaire aux gens de mer. Les armateurs ont annoncé un objectif bienvenu de 150 ratifications, même s'il faut noter que la convention couvre déjà plus de 96 pour cent de la flotte mondiale en termes de jauge brute. Les gens de mer tiennent à garantir l'amélioration des normes minimales établies dans la convention pour réaliser l'objectif du travail décent pour les gens de mer. Toutefois, le manque total de considération, dans le monde et à tous les niveaux, pour le rôle des gens de mer et du secteur maritime, et le manque de compréhension du besoin de continuer de faire fonctionner les chaînes d'approvisionnement mondiales sont effrayants. Il est difficile de comprendre quelle folie furieuse pousse un pays à priver ses propres citoyens du droit de rentrer chez eux. Telle est pourtant la triste réalité de l'industrie maritime mondiale en temps de pandémie. La façon dont le secteur s'est construit dans le passé, dans l'ombre pour tenter d'éviter toute imposition et toute réglementation, est au cœur du problème. De récentes discussions continuent de mettre en évidence la récurrence de plusieurs points qu'il ne faut pas perdre de vue. Le premier a trait à l'importance de désigner les gens de

mer comme des travailleurs clés, même si une telle qualification n'a aucun sens si elle n'est pas suivie d'effets dans la pratique. Le deuxième est lié au besoin pour les gouvernements de reconnaître que la convention est contraignante pour toutes les autorités nationales et que son application relève de l'État dans son ensemble. Il faut que toutes les autorités d'un État adoptent une approche globale de l'application de la MLC, 2006. La crise de la relève des équipages pendant la pandémie est principalement due à un manque de respect des dispositions existantes de la convention. Enfin, la MLC, 2006, ne prévoit pas des voies de communication ni des modes de collaboration précis et officiels entre les États l'ayant ratifiée. Pourtant, le paragraphe 2 de l'article I prévoit précisément que les États ayant ratifié la convention coopèrent entre eux pour assurer son application effective et son plein respect. Dans le contexte de la pandémie, dans de nombreux cas, ce ne sont pas des agissements d'armateurs qui ont causé des souffrances aux gens de mer, mais bien des manquements d'États ayant ratifié la convention.

- 9. Le vice-président du groupe des armateurs** se félicite du fort taux de participation à la réunion, ce qui témoigne de l'importance de la MLC, 2006. Il rappelle que le bureau de la commission s'est régulièrement réuni ces dernières années et, avec le soutien du secrétariat, a cherché des solutions à plusieurs problèmes épouvantables. Il remercie la présidente pour la façon remarquable dont elle a assuré ses fonctions au cours d'une période très difficile. C'est une satisfaction de noter que 101 pays ont désormais ratifié la MLC, 2006, si peu de temps après les célébrations du centenaire de l'OIT. La MLC, 2006, est une jeune convention et l'objectif doit aujourd'hui être fixé à 150 ratifications. L'importance vitale du multilatéralisme a été démontrée pendant la pandémie et le système des Nations Unies a révélé autant ses forces que ses faiblesses. Une meilleure coopération est manifestement nécessaire. Il remercie également le Directeur général pour son soutien, surtout en ce qui concerne les réponses à apporter aux questions humanitaires. La présente réunion doit se concentrer sur les gens de mer et sa principale tâche est d'examiner les 12 propositions d'amendement au code de la MLC, 2006. Les cinq premières propositions émanent conjointement des groupes des gens de mer et des armateurs, et entendent résoudre des problèmes apparus ces dernières années. L'OIT est unique tout comme l'est la MLC, 2006, car toutes deux s'appuient sur un dialogue social solide qui pourrait être une source d'inspiration pour certains. Les partenaires sociaux peuvent être fiers de ce qu'ils ont accompli. La convention doit être vue comme un voyage plutôt que comme une destination. Toutefois, il faut faire preuve de prudence. Les changements proposés ne doivent pas compromettre d'autres aspects et doivent être d'une importance primordiale. Il convient aussi de souligner que l'adoption d'un trop grand nombre d'amendements au code pourrait dissuader certains pays de ratifier la convention. L'objectif pour la MLC, 2006, est d'atteindre un statut identique à celui des conventions de l'OMI au regard du nombre de ratifications. Il est encourageant que la MLC, 2006, couvre déjà 96 pour cent de la flotte mondiale en termes de jauge brute. Cependant, davantage de progrès sont encore nécessaires pour réduire le nombre de navires non conformes. Les armateurs ne sont pas à blâmer si les décisions relatives à l'application de la convention diffèrent d'un État l'ayant ratifiée à l'autre, comme l'a précisément fait remarquer la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations (ci-après, «commission d'experts»). De telles différences d'application ne devraient pas donner lieu à des immobilisations de navires, mais devraient plutôt être portées à la connaissance de la commission. Nul ne doit oublier qu'au cours des deux ans et demi écoulés, alors que tant d'activités économiques ont été suspendues, les navires et les gens de mer ne se sont jamais arrêtés, et nombre de marins ont continué de travailler bien au-delà de la période d'embarquement mentionnée dans leur contrat d'engagement maritime. Il est essentiel de montrer que leur sacrifice a été remarqué et apprécié.

10. **Le vice-président du groupe gouvernemental** rappelle que la principale tâche à l'ordre du jour de la présente réunion de la commission est l'examen des propositions d'amendement à la convention, soumises par les mandants tripartites conformément à l'article XV de la MLC, 2006. Il souhaite à la commission de parvenir à un résultat fructueux et de résoudre les difficultés qui sont apparues avant et pendant la pandémie.
11. **Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, ainsi qu'au nom du Monténégro et de l'Albanie, pays candidats, et de la Géorgie,** souligne que la MLC, 2006, est un instrument essentiel non seulement pour la promotion du travail décent, mais aussi pour l'amélioration des conditions de travail et de vie des gens de mer, et pour l'instauration d'une concurrence plus équitable entre les armateurs partout dans le monde. Comme ces dernières années l'ont montré, de tels instruments sont d'une importance capitale pour établir des normes internationales du travail et fournir des orientations réglementaires dans toutes les régions du globe, surtout en temps de crise. Néanmoins, un tel instrument doit être rédigé de manière à conserver sa pertinence et à suivre l'évolution du secteur maritime et de la situation mondiale. Il accueille favorablement les 12 propositions d'amendement soumises par les partenaires sociaux et des gouvernements qui cherchent à répondre à des besoins neufs et émergents dans le secteur, dont la proposition des États membres de l'UE dont l'objectif est de préserver les droits des gens de mer en ce qui concerne les périodes d'embarquement. La pandémie a mis en exergue l'importance de la MLC, 2006, ainsi que le rôle essentiel des gens de mer, mais elle a aussi révélé l'environnement difficile et exigeant dans lequel ils évoluent. Nombre de gens de mer ont travaillé et travaillent encore au-delà de la durée prévue dans leur contrat, dépassant parfois même la durée maximale des périodes d'embarquement établie dans la MLC, 2006, au détriment de leur santé et de la sécurité maritime. L'industrie maritime internationale et ses 2 millions de gens de mer ont joué un rôle essentiel en assurant la continuité de la fourniture de biens, y compris de l'énergie, du matériel médical et des produits alimentaires. L'UE et ses États membres estiment que les gens de mer devraient être désignés comme des travailleurs clés et, dans le contexte de la pandémie, ont publié des lignes directrices pour faciliter leur liberté de mouvement et garantir leurs sécurité et santé, et des orientations sur la relève des équipages et le rapatriement. L'UE et ses États membres apprécient également les orientations publiées par l'OIT et l'OMI au cours de cette même période. En plus de la pandémie, les gens de mer sont souvent à la merci d'événements géopolitiques, comme en témoignent les centaines de marins piégés dans des ports ukrainiens et les eaux avoisinantes à la suite de l'agression de l'Ukraine par la Fédération de Russie; ils vivent dans des conditions désastreuses en plus de craindre pour leur sécurité. L'UE et ses États membres ont toujours soutenu les activités du BIT concernant la MLC, 2006. Pratiquement tous les États membres de l'UE, y compris des pays enclavés, ont ratifié la convention. La majeure partie de la convention a été transposée dans le droit de l'UE par le biais d'un accord entre partenaires sociaux, tandis que la mise en œuvre et l'application de ses règles sont assurées par le truchement d'autres instruments européens sur les exigences faites aux États du pavillon et le contrôle par l'État du port. L'UE et ses États membres souhaitent parvenir à des conditions de concurrence équitables dans l'industrie maritime. Ils saluent les récents amendements apportés à la convention, encouragent le Bureau à continuer de promouvoir sa ratification et soutiennent tous les efforts déployés pour parvenir à une mise en œuvre effective et complète de la MLC, 2006.
12. **Un représentant gouvernemental de la Türkiye** rappelle que la pandémie a mis l'humanité à rude épreuve; ses effets se font encore ressentir. Les gens de mer font partie des groupes les plus durement touchés et ont été confrontés à de nombreux problèmes graves, comme

le refus de soins médicaux, la privation des droits au rapatriement et aux congés, le manque d'accès à de l'eau potable et la prolongation excessive de la période d'embarquement, mettant ainsi en danger la sécurité et la santé au travail, la sécurité de la navigation et la protection du milieu marin. Des milliers de plaintes individuelles pour des violations de la MLC, 2006, ont été déposées. L'OIT et l'OMI ont exhorté les gouvernements à désigner les gens de mer en tant que travailleurs clés, comme l'a fait son pays, pour les exempter des restrictions de circulation imposées à cause de la pandémie. Pourtant, malgré ces appels, les changements structurels nécessaires n'ont pas été adoptés pour remédier à la situation urgente des gens de mer. Le gouvernement accueille donc favorablement les propositions soumises par les mandants qui cherchent à surmonter les obstacles à l'application de la convention et à en finir avec les conditions extrêmes mises au jour pendant la pandémie.

13. **Un représentant gouvernemental du Libéria**, en sa qualité de grand État du pavillon, souligne combien il est important que les gens de mer bénéficient du statut préférentiel de travailleurs clés. Il est aussi nécessaire d'agir pour améliorer leurs conditions de travail et de vie difficiles, et surtout de résoudre les problèmes soulignés récemment. Il espère que les propositions soumises à la commission contribueront à trouver une réponse aux difficultés rencontrées pendant la pandémie.
14. **Un observateur représentant le Seafarers' Rights International (SRI)** indique que la présente réunion se tient à un moment historique. L'industrie maritime est confrontée à de nombreux obstacles qui menacent les chaînes d'approvisionnement mondiales; les droits des gens de mer sont violés et leur vie est en danger. Le travail de la commission n'a jamais été aussi important. Tout en saluant les récentes ratifications de la MLC, 2006, il en faut encore bien davantage pour qu'elle soit sur un pied d'égalité avec les trois autres conventions de première importance de l'OMI et pour que la clause du «traitement non moins favorable» soit véritablement opérationnelle. Dans son observation générale, la commission d'experts indique que la pandémie de COVID-19 met à rude épreuve le cadre juridique énoncé dans la MLC, 2006. Tout amendement adopté doit être clair et ne donner lieu à aucune ambiguïté ou incertitude de façon à garantir une mise en œuvre et une application harmonieuses. À l'avenir, la commission pourrait se pencher sur des thèmes comme la désignation des gens de mer en tant que travailleurs clés et le traitement équitable des marins impliqués dans des accidents et des incidents maritimes.
15. Au cours de la réunion, **le vice-président du groupe des armateurs** se réjouit que les derniers gens de mer de Kiribati, en attente de rapatriement pendant la pandémie, soient enfin parvenus à rentrer chez eux après une épreuve qui, dans certains cas, aura duré plus de deux ans. Il convient d'exprimer la plus grande gratitude au Bureau et aux partenaires sociaux pour tous les efforts déployés afin de remédier à cette situation.
16. **Le vice-président du groupe des gens de mer** fait part de son grand soulagement en apprenant que le calvaire des gens de mer concernés, qui ont été privés du droit au rapatriement par leur propre gouvernement, se termine enfin.
17. **Le Secrétaire général adjoint** indique que, comme cela avait été demandé lors de la troisième réunion de la commission, et à la suite des amendements apportés en 2014, 2016 et 2018 au code de la MLC, 2006, les *Directives pour les inspections des États du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée*, et les *Directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée*, ont été mises à jour et publiées.

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

18. La commission doit examiner 12 propositions d'amendement au code de la MLC, 2006, telles qu'elles figurent dans le document d'information pour la discussion (STCMLC/Partie II/2022/2) (ci-après, «document d'information»). Les propositions n^{os} 1 à 5 sont soumises conjointement par les groupes des gens de mer et des armateurs, la proposition n^o 11 émane des gouvernements de l'Australie, de la France, du Kenya, de la Norvège, de la Nouvelle-Zélande et du Panama, et la proposition n^o 12 est présentée par les gouvernements de l'Allemagne, de l'Australie, 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 d'amendement au code n^o 1 concernant le paragraphe 1 *b*) de la norme A4.3 de la MLC, 2006

19. La discussion qui suit porte sur la proposition d'amendement au code n^o 1 concernant le paragraphe 1 *b*) de la norme A4.3 de la MLC, 2006, soumise par les groupes des gens de mer et des armateurs, telle que présentée dans la partie II du document d'information. Elle propose d'ajouter à l'alinéa *b*), après le terme «y compris», le texte suivant: «par la fourniture de tout l'équipement de protection individuelle nécessaire dans des tailles appropriées et des».
20. En présentant la proposition d'amendement, **le vice-président du groupe des gens de mer** indique que l'objectif de la proposition est de veiller à la prise en compte appropriée de la nécessité de fournir, d'entreposer et d'entretenir des équipements de protection individuelle en nombre suffisant et dans des tailles convenant à différentes morphologies afin de garantir un environnement plus sûr et de contribuer à élargir les possibilités d'emploi à un plus grand éventail de candidats potentiels recherchant un emploi dans le secteur maritime. Les conclusions de la Réunion sectorielle de l'OIT sur le recrutement et le maintien dans l'emploi des gens de mer et l'amélioration des possibilités offertes aux femmes marins, qui s'est tenue en 2019, soulignent la nécessité de faciliter l'emploi des femmes dans le secteur maritime. En consultation avec le Département des femmes de la Fédération internationale des ouvriers du transport, le groupe des gens de mer a mené une brève enquête par l'intermédiaire du réseau Femmes et transports dont les résultats montrent qu'un des problèmes qui se posent au regard des équipements de protection individuelle est que leur taille est souvent adaptée aux personnes de plus grande stature, ce qui les rend difficiles à porter pour des personnes plus menues et peut contribuer à accroître les risques. Ce problème peut aussi concerner les jeunes gens de mer et les gens de mer originaires de régions géographiques où les personnes sont souvent de plus petite stature.
21. **Le vice-président du groupe des armateurs** convient que la proposition aborde deux thèmes très importants, à savoir l'amélioration de la sécurité et de la santé au travail et la facilitation du recrutement de femmes marins, ce qui pourrait accroître leurs possibilités d'emploi.

Amendement A.8

22. L'amendement A.8, soumis par le gouvernement du Japon, propose de supprimer la portion de phrase ajoutée à l'alinéa *b)* du paragraphe 1 de la norme A4.3 et de la remplacer comme suit: «par la fourniture d'un nombre suffisant d'équipements de protection individuelle dont les tailles sont adaptées à la stature des gens de mer à bord des navires et des».
23. En présentant l'amendement, **un représentant gouvernemental du Japon** explique que, bien qu'il soutienne d'une façon générale la proposition telle qu'initialement présentée, la modification suggérée cherche à préciser encore son objectif et à donner une indication de la façon dont il peut être atteint.
24. **Une représentante gouvernementale des Îles Cook** appuie l'amendement qui ajoute un élément très important, à savoir que les tailles des équipements de protection individuelle doivent être adaptées à la stature des gens de mer à bord des navires.
25. **Le vice-président du groupe des gens de mer**, tout en comprenant l'objectif de l'amendement, ne pense pas qu'il apporte de la clarté. En effet, il pourrait entraîner des problèmes de logistique supplémentaires lors de la relève des équipages en exigeant de prouver que les tailles des équipements de protection individuelle sont adaptées à la stature des gens de mer à bord des navires. Dans la pratique, l'amendement suggéré pourrait alors compliquer davantage la réalisation de l'objectif de la proposition.
26. **Le vice-président du groupe des armateurs** partage l'avis du vice-président du groupe des gens de mer et estime que le libellé initial de la proposition est suffisamment clair et qu'il n'est pas nécessaire que les armateurs fournissent tout le temps toutes les tailles d'équipement de protection individuelle.
27. **Le vice-président du groupe gouvernemental** indique que, bien que soutenant le principe qui sous-tend l'amendement, il préfère le libellé initial de la proposition.
28. L'amendement A.27, soumis par le gouvernement des Îles Cook, portant sur le même point que l'amendement A.8, il n'est pas examiné.
29. La commission convient de retenir le libellé initial de la proposition n° 1.

Proposition d'amendement au code n° 2 concernant le paragraphe 2 *a)* et *b)*, et le paragraphe 7 *a)* de la norme A3.2 de la MLC, 2006

30. La discussion qui suit porte sur la proposition d'amendement au code n° 2 concernant le paragraphe 2 *a)* et *b)*, et le paragraphe 7 *a)* de la norme A3.2 de la MLC, 2006, soumise par les groupes des gens de mer et des armateurs, telle que présentée dans la partie II du document d'information. Elle propose, au paragraphe 2, d'ajouter à la fin de l'alinéa *a)* «, assuré gratuitement pendant la période d'engagement;», et d'ajouter, dans l'alinéa *b)* «, sains» après le terme «variés»; et au paragraphe 7, d'ajouter à la fin de l'alinéa *a)* «et la quantité, la valeur nutritionnelle et la qualité des vivres et de l'eau potable».
31. En présentant la proposition, **le vice-président du groupe des gens de mer** rappelle que, si la norme A3.2 traite de l'approvisionnement en vivres, lesquelles doivent être fournies gratuitement et être d'une qualité suffisante, en ce qui concerne l'eau, dont référence est faite au paragraphe 1, il n'est pas explicitement indiqué qu'elle doit être fournie à titre gratuit. Il convient de rappeler que l'accès à l'eau potable est un droit humain. Le lien entre l'eau potable et le bien-être est correctement documenté et a fait l'objet de recherches de

la part d'organisations médicales et de santé reconnues au plan international. De nombreux gouvernements ont publié des orientations sur le bien-être au travail qui recommandent de fournir de l'eau aux salariés et de les encourager à faire des pauses fréquentes pour s'hydrater. L'environnement dans lequel les gens de mer évoluent se caractérise souvent par une chaleur extrême et des espaces confinés, et les tâches qu'ils accomplissent impliquent souvent une charge mentale et physique considérable. La perte de fluides est donc un risque important et peut affecter leurs niveaux d'attention et de concentration. Des études ont montré, par exemple, que des gens de mer qui travaillent dans une salle des machines peuvent souffrir de calculs rénaux s'ils ne boivent pas d'eau en quantité suffisante compte tenu de la chaleur à laquelle ils sont exposés. Il est donc recommandé de s'hydrater régulièrement pour éviter ces problèmes. Le devoir de protection corollaire du droit de tous les gens de mer à des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires, énoncé à l'article IV de la MLC, 2006, suppose aussi d'approvisionner les gens de mer en eau potable et de les encourager à faire des pauses fréquentes pour s'hydrater.

- 32. Le vice-président du groupe des armateurs** partage l'avis que le principal sujet de préoccupation est ici la fourniture d'une eau saine et propre à la consommation. Toutefois, pour des raisons environnementales, il ne peut s'agir d'eau en bouteilles en plastique. Il fait une remarque mineure concernant la forme pour rappeler que la règle fait référence à une eau potable «d'une qualité appropriée, dont la valeur nutritionnelle et la quantité répondent aux besoins des personnes à bord»; il convient donc de respecter cet ordre dans l'amendement proposé à l'alinéa *a*) du paragraphe 7.

Amendement A.55

- 33.** L'amendement A.55, 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, propose de remplacer le terme «sains» par «équilibrés» à l'alinéa *b*) du paragraphe 2.
- 34. Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE,** déclare que, dans la mesure où le terme «sains» peut être vu comme subjectif, il estime que le terme «équilibrés» a un sens plus large et reprend la notion de sain.
- 35. Le vice-président du groupe des armateurs** comprend que la modification est le fruit d'une discussion fondée et peut accepter le changement. Le vice-président du groupe des gens de mer et le vice-président du groupe gouvernemental souscrivent également à l'amendement. Il en est décidé ainsi.

Amendement A.56

- 36.** L'amendement A.56, 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, propose d'ajouter « la variété» après «la valeur nutritionnelle» à l'alinéa *a*) du paragraphe 7.

37. **Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, indique que l'amendement entend veiller à la cohérence du libellé avec l'alinéa *a*) du paragraphe 2 qui inclut aussi le terme «variété».
38. Il en est décidé ainsi.
39. **Le vice-président du groupe des armateurs** fait observer que, dans les ports de certaines régions du monde, il est très difficile pour les navires d'être ravitaillés en eau, surtout s'ils restent au port pour de longues périodes, par exemple en cas d'abandon. Il doit être bien clair que la MLC, 2006, recommande que les navires aient accès à de l'eau dans les ports, mais la garantie d'un accès à de l'eau est une obligation qui n'incombe pas uniquement aux armateurs, mais aussi aux autorités nationales.
40. La commission adopte la proposition n° 2, telle qu'amendée.

Proposition d'amendement au code n° 3 concernant le paragraphe 8 de la norme A2.5.1 de la MLC, 2006

41. La discussion qui suit porte sur la proposition d'amendement au code n° 3 concernant le paragraphe 8 de la norme A2.5.1 de la MLC, 2006, soumise par les groupes des gens de mer et des armateurs, telle que présentée dans la partie II du document d'information. Elle propose d'ajouter une nouvelle phrase à la fin du paragraphe qui se lirait comme suit: «Lorsque la législation applicable impose la présence de gens de mer à bord pour garantir la sécurité, des gens de mer nationaux sont engagés et, si aucun marin qualifié n'est disponible, des gens de mer non nationaux sont engagés aux fins du respect des obligations énoncées dans la présente norme.»
42. **Le vice-président du groupe des gens de mer** déclare que la pandémie a indéniablement mis en évidence la pertinence du présent amendement, même si le problème existait déjà avant et persistera probablement après la crise. La modification se concentre sur le sort des gens de mer qui sont obligés de rester à bord d'un navire au-delà de la durée normale de leur période d'embarquement à cause de la situation financière de l'armateur, ou encore de son incapacité ou de sa réticence à les remplacer. De graves problèmes ont surgi à cet égard pendant la pandémie. Dans de telles situations, les gens de mer sont en position de faiblesse. Compte tenu du nombre de cas survenus pendant la pandémie, alors que des gens de mer qui auraient pu retourner chez eux à la fin de leur contrat n'ont pas pu le faire, la proposition vise à renforcer et recentrer des dispositions fondamentales déjà contenues dans la MLC, 2006. Par exemple les alinéas *a*) et *b*) du paragraphe 5 portent déjà sur le rôle des États du pavillon et des États du port dans le rapatriement des gens de mer lorsque les armateurs ne l'assurent pas, y compris le recouvrement des frais. Trois problèmes principaux surviennent à propos du thème couvert par la proposition. Premièrement, les gens de mer abandonnés doivent pouvoir rentrer chez eux et, comme le précise la MLC, 2006, ce droit ne peut être abrogé, quelles que soient les circonstances. Dans le même temps, il est nécessaire de veiller à la disponibilité du nombre minimum de gens de mer requis pour assurer la sécurité du navire. Deuxièmement, dans les cas où des navires sont abandonnés et ne sont pas amarrés dans un port mais mouillent ailleurs, des règles relatives à d'autres éléments, comme la sécurité du navire, régis par exemple par la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), pourraient empêcher les gens de mer de quitter le navire et de rentrer chez eux. Des solutions doivent être trouvées pour que de telles exigences ne conduisent pas à des situations de travail forcé pour les gens de mer concernés. Troisièmement, en cas de navires abandonnés, il est donc de la responsabilité de différentes parties de contribuer à recruter

les gens de mer nécessaires pour satisfaire aux exigences de sécurité. Il y a eu de nombreux cas d'abandon, notamment pendant la pandémie, et le texte actuel de la MLC, 2006, n'est pas suffisamment précis sur les droits et les devoirs en pareille situation.

43. **Le vice-président du groupe des armateurs** souligne que l'objectif de la proposition des groupes de gens de mer et des armateurs est d'apporter une solution à un problème extrêmement grave pour les gens de mer, une situation qui est survenue avant la pandémie et qui perdurera probablement après, mais qu'elle a mise en exergue. Même si les dispositions actuelles de la MLC, 2006, sont claires, elles n'ont pas l'effet voulu et des gens de mer ont été laissés à bord de navires pour des périodes considérablement longues. La proposition vise à préciser les exigences en la matière et à proposer un moyen de résoudre ce problème.

Amendements A.80 et A.29

44. L'amendement A.80, soumis par les gouvernements des Îles Marshall et de la Norvège, propose de supprimer le texte supplémentaire suggéré au paragraphe 8 de la norme A2.5.1.
45. **Un représentant gouvernemental de la Norvège** précise que ce n'est pas par manque d'intérêt ni par volonté de nier le problème que la proposition entend régler qu'il est suggéré de supprimer le texte ajouté, mais cet amendement est plutôt lié à la nature de l'action suggérée dans le contexte de la MLC, 2006. Par exemple, l'une des difficultés a trait à la définition du terme «navire» dans la convention qui exclut notamment les bâtiments qui opèrent dans les eaux intérieures ou les «zones où s'applique une réglementation portuaire», ce qui signifie que la solution proposée dépasse le champ d'application de la MLC, 2006. Du reste, même si l'intention est de clarifier les responsabilités, l'orateur estime que la proposition serait très compliquée à appliquer. Compte tenu de la solution proposée dans l'amendement A.63, qui s'inscrit davantage dans le champ d'application de la MLC, 2006, les auteurs retirent l'amendement A.80 en faveur de l'amendement A.63.
46. **Une représentante gouvernementale des Îles Cook** appuie les propos du représentant gouvernemental de la Norvège et retire l'amendement A.29 qui est identique à l'amendement A.80.

Amendement A.63

47. L'amendement A.63, 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, entend remplacer le nouveau texte proposé au paragraphe 8 de la norme A2.5.1 par le texte suivant: «Lorsque la législation applicable impose la présence de gens de mer à bord pour garantir la sécurité du navire, un Membre, y compris tout État du port, ne peut empêcher le rapatriement d'un marin dans les délais convenus, même si ce Membre estime que le navire est abandonné.»
48. **Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, indique qu'il est nécessaire de préciser l'intention qui sous-tend la proposition. Plus précisément, il n'est pas évident de déterminer quelle partie serait responsable du recrutement des effectifs nécessaires pour garantir la sécurité du navire. Il convient aussi d'examiner la formulation proposée dans l'amendement A.41.

49. **Le vice-président du groupe des armateurs** apprécie l'intérêt accordé au problème et les efforts consentis pour parvenir à un compromis. Le principe le plus important est que rien ne puisse conduire à l'abrogation des droits des gens de mer concernés. Le texte de compromis que proposent les États membres de l'UE peut offrir la base d'un accord, mais il faut y retravailler. Par exemple, les termes «ne peut empêcher», qui impliquent que les gouvernements concernés ne peuvent pas s'opposer activement au rapatriement des gens de mer, ne sont pas acceptables et devraient être remplacés par le verbe «faciliter». Les États du port doivent honorer leurs obligations. Ensuite, l'emploi du verbe «coopérer» va dans le bon sens. Il est essentiel de veiller à ce que tous les gens de mer engagés dans de telles circonstances bénéficient de leurs droits légitimes et que les gens de mer initialement présents sur le navire puissent rentrer chez eux.
50. **Le vice-président du groupe des gens de mer** apprécie les efforts déployés pour trouver une solution de compromis. Toutefois, il faudrait encore travailler à la proposition pour s'assurer que le nouveau libellé fait vraiment la différence pour les gens de mer privés de leur droit au rapatriement. Bien que le texte actuel de la MLC, 2006, indique clairement à qui incombent les différentes responsabilités, de trop nombreux États du port font obstacle à l'exercice de ces responsabilités. L'intention à la base de la proposition initiale est d'aider les États du port à s'acquitter de leurs obligations, surtout dans le cas de navires abandonnés.
51. **Un représentant gouvernemental de la Fédération de Russie** souligne que toute disposition adoptée doit pouvoir s'appliquer universellement ou au moins être applicable dans le plus grand nombre de situations possible. Or le texte proposé dans le présent amendement ne pourrait s'appliquer si un équipage est abandonné dans un pays qui n'est pas lié par la convention. Il serait donc préférable d'examiner l'amendement A.41 plutôt que le présent amendement.
52. Faisant référence au texte qu'il est proposé de supprimer dans le sous-amendement présenté par les auteurs de l'amendement A.63, **un représentant gouvernemental du Royaume-Uni** propose que le terme «gens de mer nationaux» soit remplacé par «nouveaux gens de mer».
53. **Une représentante gouvernementale de la Belgique** fait remarquer que le concept de navire abandonné n'est pas défini dans la convention. Il serait donc préférable de remplacer toute référence à un navire abandonné en précisant plutôt que des gens de mer y ont été récemment abandonnés.
54. **Une représentante gouvernementale des Îles Marshall** est d'avis que la formulation «navire abandonné» doit être remplacée par le concept de gens de mer abandonnés qui est un libellé plus conforme à la MLC, 2006.
55. **Un représentant gouvernemental de la Norvège** indique qu'il est disposé à accepter la solution proposée par la représentante gouvernementale de la Belgique.
56. **Le vice-président du groupe des armateurs** salue l'idée d'utiliser l'expression «nouveaux gens de mer» ou «gens de mer de remplacement», même s'il est encore possible d'améliorer la proposition en faisant référence à des gens de mer engagés à bord d'un navire pour remplacer ceux qui ont été abandonnés. Néanmoins, l'expression «les Membres coopèrent», bien qu'active, n'indique pas quelle partie serait tenue d'agir.
57. **Un représentant gouvernemental du Brésil** convient que l'amendement manque de clarté et ne précise pas quelles parties sont chargées d'agir, surtout pour soutenir l'État du port. Il est possible d'y remédier en précisant, après «État du port», que l'État du pavillon

doit apporter son soutien. Il est aussi nécessaire de préciser quelle partie doit supporter les coûts de recrutement des gens de mer sur un navire abandonné à des fins de sécurité. Il propose donc l'addition de la phrase suivante à la fin du paragraphe 8: «Les frais encourus pour la sécurité d'un navire abandonné devront être assumés par l'armateur ou le Membre dont le navire bat le pavillon.»

58. **Le vice-président du groupe des armateurs** ne pense pas que les sous-amendements proposés par le représentant gouvernemental du Brésil clarifient la formulation. Le paragraphe 6 de la norme A2.5.1 est suffisamment clair sur la manière dont les frais de rapatriement sont remboursés si un armateur ne prend pas les dispositions nécessaires pour couvrir les frais encourus pour rapatrier les gens de mer. Dans la proposition d'amendement, il est important de déterminer la partie qui doit payer les frais de remplacement de l'équipage. Il est nécessaire d'établir une hiérarchie faisant intervenir l'État du pavillon, l'État du port et peut-être l'État fournisseur de main-d'œuvre. Quelle que soit la solution retenue, le rapatriement des gens de mer abandonnés est primordial.
59. **Le vice-président du groupe des gens de mer**, tout en saluant les efforts consentis pour parvenir à un accord sur le libellé de l'amendement, estime qu'aucune solution proposée jusqu'à présent ne garantit le rapatriement des gens de mer qui ont été abandonnés. Même si l'emploi du verbe «faciliter» est une amélioration en soi, la référence à «un Membre» introduit une certaine imprécision, car rien n'indique quel Membre serait tenu d'agir. Le terme «récemment» accroît aussi la confusion. Le dernier sous-amendement proposé par le représentant gouvernemental du Brésil, relatif aux coûts engagés, n'est pas nécessaire car les dispositions de la norme sur le remboursement des frais sont suffisamment claires.
60. **Un représentant gouvernemental de la Norvège** estime que le principal problème réside dans le manque d'application des dispositions déjà contenues dans la convention et il n'est pas convaincu que rendre le texte plus précis aidera à le régler. Il ne soutient donc pas les sous-amendements présentés par le représentant gouvernemental du Brésil. Certains problèmes d'application soulevés pourraient être abordés plus efficacement par le groupe de travail mixte OIT/OMI qui doit être mis en place. Le thème étant couvert par la convention SOLAS, l'OMI devrait participer, surtout son Comité juridique qui joue un rôle important dans les questions d'abandon.
61. **Un représentant gouvernemental du Japon** convient que la proposition soulève des questions complexes qui dépassent la compétence de l'OIT.
62. **Une représentante gouvernementale des Îles Marshall** estime qu'il serait plus approprié de faire figurer certaines dispositions détaillées dans les principes directeurs. Le texte de la norme doit couvrir des thèmes plus vastes.
63. **Un représentant gouvernemental de la Barbade** partage le point de vue selon lequel la question principale est de savoir quelle partie doit couvrir les frais de remplacement de l'équipage. Plusieurs parties sont impliquées, mais la première concernée doit être l'État du pavillon lorsque l'équipage a été abandonné par l'armateur.
64. **Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni** considère que, même si le terme «Membre» semble clair, il pourrait être remplacé par «les États du port et les États du pavillon». Plutôt que d'utiliser le terme «récemment», il pourrait être fait référence aux «gens de mer qui ont été abandonnés».

65. **Un représentant gouvernemental du Libéria** ajoute qu'il est arrivé que l'équipage de remplacement finisse dans la même situation que les gens de mer qui se trouvaient initialement à bord du navire. Il conviendrait donc d'ajouter «et les États fournisseurs» à la suite de «les États du port et les États du pavillon».
66. **Le vice-président du groupe des armateurs** approuve la suppression de «récemment» et le remplacement de «Membre» par «les États du port et les États du pavillon». Le texte devrait aussi faire référence aux gens de mer qui ont été abandonnés «dans ses eaux territoriales» plutôt que «sur son territoire». Le texte gagnerait aussi en clarté s'il était raccourci par la suppression du début de la phrase «Lorsque la législation applicable impose la présence de gens de mer à bord pour garantir la sécurité du navire». Enfin, pour répondre à la suggestion d'aborder la question dans des directives rédigées par le groupe de travail mixte OIT/OMI, il souligne que le problème soulevé concerne des principes fondamentaux qui doivent être traités dans le corps de la convention. Ces principes peuvent être complétés par des directives, avant tout destinées aux États qui n'ont pas encore ratifié la convention.
67. **Le vice-président du groupe des gens de mer** approuve la suppression de «récemment» et l'inclusion d'une référence aux États du port et aux États du pavillon. Il souscrit aussi à la suppression de la première partie de la phrase. Toutefois, la tournure «Les Membres facilitent» lui semble faible et il estime que la phrase devrait débiter par «Les Membres doivent faciliter».
68. **Un représentant gouvernemental de la Norvège** s'oppose à la proposition du vice-président du groupe des armateurs de remplacer le mot «territoire» par «eaux territoriales». Selon lui, conformément à la législation applicable, la plupart des zones portuaires ne sont pas considérées comme faisant partie des eaux territoriales nationales. Le sous-amendement proposé réduirait donc considérablement l'application de la convention en ce qui concerne la question actuellement discutée.
69. **Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni**, notant que le paragraphe 7 de la norme A2.5.1 fait référence aux navires traversant les «eaux territoriales ou intérieures» d'un Membre, indique qu'il serait approprié d'utiliser cette expression plutôt que le terme «territoire».
70. **Le vice-président du groupe des armateurs** accepte de retenir le terme «territoire», étant entendu qu'il est considéré comme incluant à la fois les eaux territoriales et les eaux intérieures. La présidente prend note de cette précision et indique que le comité de rédaction pourra examiner cette question. Elle propose l'approbation de l'amendement A.63, tel que sous-amendé.
71. Il en est décidé ainsi.
72. **Un représentant gouvernemental de la Fédération de Russie** retire l'amendement A.2 à la suite de l'adoption de l'amendement A.63, tel que sous-amendé.

Amendement A.41

73. L'amendement A.41, soumis par le gouvernement du Brésil, entend remplacer le nouveau texte proposé au paragraphe 8 de la norme A2.5.1 par le texte suivant: «Lorsque la législation applicable impose la présence de gens de mer à bord pour garantir la sécurité, l'armateur, le prestataire de la garantie financière ou l'État du pavillon engage des gens de mer nationaux de l'État du port et, si aucun marin qualifié n'est disponible, des gens de mer non nationaux sont engagés aux fins du respect des obligations énoncées dans la présente norme.»

74. En présentant l'amendement, **un représentant gouvernemental du Brésil** déclare que l'intention est de donner plus de substance au texte de la proposition initiale.
75. **Un représentant gouvernemental de la Chine** soutient l'amendement A.41 et indique qu'il est nécessaire d'accorder une attention particulière aux situations dans lesquelles aucun équipage ne se trouve à bord du navire, ce qui peut soulever des questions de sécurité.
76. **Le vice-président du groupe des armateurs** soutient qu'il est en effet extrêmement important de continuer de prévoir un équipage aux navires abandonnés pour des raisons de sécurité. Néanmoins, ce point est déjà correctement abordé au paragraphe 5. Il ne souscrit donc pas à l'amendement.
77. **Le vice-président du groupe des gens de mer** indique que la discussion sur les amendements proposés a été très utile. Il est important que les États du port disposent désormais d'une autre option s'ils ont besoin d'entretenir des navires abandonnés sur leur territoire tout en étant soumis à l'obligation de ne pas empêcher les gens de mer à bord de ces navires de rentrer chez eux. De nombreux marins sont restés pendant des années sur des navires abandonnés, souvent sans aucune rémunération et grâce au soutien d'organisations caritatives ou d'autres initiatives, une situation qui constitue clairement du travail forcé.
78. **Un représentant gouvernemental de la Norvège** considère que la solution présentée dans l'amendement A.63, tel que sous-amendé, suffit tout à fait pour gérer les problèmes soulevés par le représentant gouvernemental du Brésil. Il ne souscrit donc pas à l'amendement A.41.
79. **Un représentant gouvernemental du Brésil**, à la lumière de la discussion, retire l'amendement A.41 en faveur de l'amendement A.63, tel que sous-amendé.
80. La commission adopte la proposition n° 3, telle qu'amendée.

Proposition d'amendement au code n° 4 concernant l'ajout de nouveaux paragraphes 5 et 6 à la norme A4.1, et de nouveaux paragraphes 4 et 5 au principe directeur B4.1.3 de la MLC, 2006

81. La discussion qui suit porte sur la proposition d'amendement au code n° 4 concernant l'ajout de nouveaux paragraphes 5 et 6 à la norme A4.1, et de nouveaux paragraphes 4 et 5 au principe directeur B4.1.3 de la MLC, 2006, soumise par les groupes des gens de mer et des armateurs, telle que présentée dans la partie II du document d'information. Elle propose d'ajouter à la norme A4.1 les nouveaux paragraphes suivants:
- «5. Tout Membre veille à ce que les gens de mer ayant besoin de soins médicaux immédiats soient rapidement débarqués des navires qui se trouvent sur son territoire et aient accès à des installations médicales à terre pour recevoir un traitement approprié.»
- «6. Lorsqu'un marin décède au cours du voyage d'un navire, le Membre sur le territoire duquel le décès survient ou, si le décès survient en haute mer, dans les eaux territoriales duquel le navire entre ensuite, facilite le rapatriement du corps ou des cendres, conformément aux souhaits des proches.»

Elle propose aussi d'ajouter au principe directeur B4.1.3 les nouveaux paragraphes suivants:

- «4. Chaque Membre devrait veiller à ce que les gens de mer ne soient pas empêchés de débarquer pour des raisons de santé publique et à ce qu'ils aient accès à des magasins, du carburant, de l'eau, des vivres et des provisions.»
- «5. Les gens de mer devraient être considérés comme requérant des soins médicaux immédiats dans les cas suivants:
 - a) lésion ou maladie pouvant entraîner la mort;
 - b) maladie transmissible risquant de se propager à d'autres membres de l'équipage;
 - c) lésion due à une fracture, un saignement important, une dent cassée ou une inflammation dentaire ou une brûlure grave;
 - d) douleurs intenses ne pouvant pas être traitées à bord du navire (compte tenu du mode d'exploitation de ce dernier, de la disponibilité d'analgésiques appropriés et des effets sur la santé de la prise prolongée desdits analgésiques);
 - e) risque de suicide;
 - f) traitement à terre recommandé par un service consultatif de télémédecine.»

82. Le vice-président du groupe des armateurs souligne que l'expérience de la pandémie a montré que les gens de mer ont considérablement souffert de la privation de soins médicaux. L'objectif de la proposition est d'améliorer la situation à l'avenir. Il remercie tous les gouvernements qui ont été très réceptifs aux besoins des gens de mer qui sont tombés malades ou qui ont été blessés pendant la pandémie. Certains gouvernements ont été d'un grand soutien dans de telles situations, malheureusement d'autres non. Au prix de nombreux efforts, des solutions ont normalement été trouvées dans ces cas, mais souvent après avoir dû surmonter de grandes difficultés. Même si le paragraphe 3 du principe directeur B4.1.3 couvre déjà largement le contenu du nouveau paragraphe 5, il faut transposer ces dispositions dans une norme, car les orientations contenues dans le principe directeur ne sont pas correctement appliquées. Le fait que des centaines de gens de mer ont été privés de traitement médical signifie qu'il est urgent de remédier à ce qui peut maintenant être considéré comme une lacune dans le texte de la convention. En outre, la proposition vise à résoudre un autre problème qui est apparu dans le contexte de la pandémie. En effet, il faut souligner une fois plus que la ratification de la convention implique que ses dispositions sont contraignantes pour toutes les administrations du pays qui l'a ratifiée et pas uniquement pour le ministère des Transports. Les refus des administrations nationales chargées de la santé et du contrôle aux frontières d'admettre des gens de mer qui avaient besoin de soins médicaux urgents ont donné lieu à des souffrances et à des décès de gens de mer à cause de l'absence de traitement. Il convient aussi de rappeler que les soins médicaux administrés aux gens de mer ne doivent pas différer de ceux dont bénéficient les ressortissants nationaux. Il est essentiel de veiller à ce que les gens de mer, qui sont des travailleurs clés et qui ont fait de nombreux sacrifices pour continuer d'approvisionner le monde en pleine pandémie, ne souffrent pas d'un traitement discriminatoire. Le nouveau nouveau paragraphe 6 proposé à la norme A4.1 entend faciliter le rapatriement du corps ou des cendres d'un marin décédé au cours du voyage d'un navire et n'appelle pas plus d'explications.

83. Le vice-président du groupe des gens de mer insiste encore sur l'importance de l'amendement proposé à la MLC, 2006. L'objectif de la proposition n'est pas uniquement de résoudre un problème survenu pendant la pandémie, même si celle-ci a rendu la situation

manifeste et l'a sérieusement aggravée. Refuser de laisser débarquer des gens de mer qui ont urgemment besoin d'un traitement médical constitue un déni d'un des droits fondamentaux établis dans la convention. Pendant la pandémie, il a fallu que les partenaires sociaux interviennent auprès de gouvernements, notamment grâce aux bons offices du bureau de la commission et du BIT, pour assurer la fourniture des traitements nécessaires. Le Conseil d'administration du BIT a adopté une importante résolution sur le déni des droits des gens de mer dans le contexte de la pandémie, dont le droit à des soins médicaux. Il est donc nécessaire d'accorder plus de visibilité à cet important droit des gens de mer en tant que travailleurs clés des transports qui ont permis au monde de continuer de fonctionner pendant la crise, souvent au prix de grands sacrifices personnels. La proposition ne modifie pas les obligations des États qui ont ratifié la convention, mais place davantage l'accent sur l'obligation d'assurer la fourniture d'un traitement médical aux gens de mer à terre dans des situations d'urgence en déplaçant la disposition vers la norme.

Amendement A.42

84. L'amendement A.42, soumis par le gouvernement du Brésil, propose, dans le nouveau paragraphe 5 de la norme A4.1, le remplacement des termes «Tout Membre veille à ce que» par «Aucun Membre ne doit s'opposer à ce que», et de la portion de phrase «soient rapidement débarqués des navires [...] et aient accès» par «débarquent des navires [...] ni à ce qu'ils aient accès». L'amendement est soutenu par un représentant gouvernemental du Royaume-Uni.
85. **Un représentant gouvernemental du Brésil** présente l'amendement et déclare qu'une fois qu'un État Membre a été informé par l'armateur d'une urgence médicale à bord et de la nécessité de débarquer un marin pour qu'il reçoive un traitement médical, il doit s'assurer que rien n'empêche ce débarquement.
86. **Le vice-président du groupe des armateurs** ne s'oppose pas à l'amendement. Le terme «rapide» figure déjà dans la règle et assure donc la cohérence. Néanmoins, il serait plus positif d'utiliser le verbe «faciliter» plutôt que «s'opposer».
87. **Le vice-président du groupe des gens de mer** préfère le verbe «faciliter» qui rend la phrase positive. Cependant, il faut encore plus souligner le droit au débarquement des gens de mer dans ce genre de situation d'urgence.
88. **Un représentant gouvernemental de la Norvège** peut accepter l'amendement, tel que sous-amendé, même si, une nouvelle fois, la question relève plus d'un problème d'application. Il est très triste et regrettable que des gens de mer aient été victimes de nombreuses situations tragiques survenues pendant la pandémie parce que les autorités sanitaires et frontalières ont appliqué des règles censées protéger les populations nationales de l'infection.
89. **Des représentants gouvernementaux du Brésil et du Royaume-Uni** souscrivent aux sous-amendements proposés.
90. **Un représentant gouvernemental de la Barbade** soutient sans réserve la proposition soumise par les groupes des gens de mer et des armateurs, telle que sous-amendée. Pendant la pandémie, son gouvernement, en tant qu'État du pavillon, a dû intervenir à plusieurs reprises pour veiller à ce que des gens de mer puissent débarquer en cas d'urgence pour recevoir des soins médicaux. Il est parfaitement inhumain de refuser un traitement médical dans de telles circonstances.

91. **Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, propose de remplacer le verbe «faciliter» par «veiller» pour insister davantage sur la nécessité de garantir la fourniture de soins médicaux immédiats aux gens de mer en situation d'urgence.
92. **Un représentant gouvernemental du Japon**, tout en reconnaissant l'importance de pouvoir débarquer pour recevoir des soins médicaux dans les situations d'urgence, rappelle le besoin d'appliquer des restrictions pour éviter toute propagation d'une infection pendant une pandémie. Il estime donc que le texte proposé devrait être placé dans les principes directeurs.
93. **Le vice-président du groupe des gens de mer** souscrit à la proposition d'utiliser le verbe «veiller», un choix qui serait cohérent avec les termes utilisés ailleurs dans la norme et les principes directeurs. Le verbe «faciliter» est trop faible. Quant à l'intervention du représentant gouvernemental du Japon, il semble y avoir une hiérarchie tacite des priorités dans laquelle les besoins et les droits des gens de mer viennent après ceux des populations nationales. Pour renforcer ce droit fondamental des gens de mer, il est important qu'il figure dans la norme.
94. **Le vice-président du groupe des armateurs** déclare qu'il ne devrait y avoir aucune hiérarchie entre des normes applicables. Il est parfaitement inacceptable que les dispositions de la convention soient appliquées de façon sélective en cas de pandémie. Par exemple, il est inadmissible que pendant la pandémie, pendant plus de deux ans, certains États n'aient pas accepté que des gens de mer, qui étaient leurs propres ressortissants, rentrent chez eux. La place de cette proposition de disposition est dans la norme.
95. **Un représentant gouvernemental de l'Afrique du Sud** fait remarquer que la position géographique unique de son pays, responsable d'une zone très vaste de recherche et de sauvetage en mer, pose un souci quant à l'utilisation des termes «territoire» et «eaux territoriales». Dans bien des cas, les problèmes d'urgence médicale dont souffrent les gens de mer débutent bien avant que le navire entre dans les eaux territoriales du pays où il accoste pour débarquer le membre d'équipage afin qu'il reçoive un traitement médical d'urgence. Dans la proposition de disposition, il pourrait être utile de faire référence «à l'État côtier le plus proche qui peut fournir une assistance médicale» pour couvrir ces cas.
96. **Un représentant gouvernemental du Libéria** rappelle que d'autres dispositions de la convention emploient les termes «eaux territoriales ou intérieures».
97. **Un représentant gouvernemental de la Norvège** rappelle que le terme «eaux territoriales» n'inclut souvent pas les eaux intérieures. Le terme «territoire» a une portée plus vaste et son usage est conforme à la terminologie employée dans la règle.
98. **Un représentant gouvernemental de la Fédération de Russie** s'oppose à l'utilisation des termes «eaux territoriales ou intérieures» qui limiteraient considérablement la portée s'ils devaient remplacer le terme «territoire». La priorité est de sauver des vies humaines. Il est utile d'ajouter dans le principe directeur une liste non exhaustive de maladies et de blessures qui nécessitent des soins médicaux d'urgence à terre.
99. **Un représentant gouvernemental de la Chine** exprime son soutien à la proposition soumise par les partenaires sociaux et souligne qu'il est nécessaire de prendre soin de la vie, de la sécurité et de l'intégrité des gens de mer.
100. **Le vice-président du groupe des armateurs** indique que le terme «territoire» est acceptable, même si ce point pourrait faire l'objet d'un examen plus approfondi par le comité de rédaction. Il est fâcheux que le Règlement sanitaire international (2005) semble

prévaloir sur toutes les autres sources de droit international en temps de pandémie alors que l'OMS a clairement fait savoir que son application ne doit pas limiter la portée d'autres instruments internationaux. Il convient donc d'insister sur le fait que la MLC, 2006, est au même niveau que toutes les autres sources de droit international.

101. Il est décidé d'approuver l'amendement A.42, tel que sous-amendé.

Amendement A.57

102. L'amendement A.57, 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, propose de remplacer le terme «aient accès à» par «transférés vers» dans le nouveau paragraphe 5 de la norme A4.1.

103. Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE, indique que l'objectif de l'amendement est avant tout linguistique, mais entend aussi éviter toute référence à une procédure d'admission de patients dans des installations médicales.

104. Le vice-président du groupe des armateurs espère sincèrement que des gens de mer ayant besoin d'un traitement médical ne seront pas transférés vers des installations médicales pour ensuite s'y voir refuser l'admission. En outre, l'intention était aussi d'éviter des situations où des gens de mer auraient accès à des installations médicales à terre pour être ensuite transférés vers des installations de mise en quarantaine où ils ne recevraient pas de soins médicaux.

105. Le Conseiller juridique note que la terminologie employée au paragraphe 3 de la règle 4.1 est «ont accès [aux] installations médicales à terre [du Membre]». Il ajoute que le texte de l'amendement indique ensuite que les gens de mer se rendent dans des installations médicales «pour recevoir un traitement approprié», précisant donc l'objectif du transfert des gens de mer vers ces installations.

106. Le vice-président du groupe des armateurs, à la lumière des explications fournies par le Conseiller juridique, accepte l'emploi du terme «accès».

107. Un représentant gouvernemental de la Norvège note que l'ajout proposé, tel que sous-amendé, s'approche du texte du paragraphe 3 la règle 4.1. Bien qu'il puisse accepter la formulation proposée, il doute qu'elle offre beaucoup de valeur ajoutée.

108. Le vice-président du groupe des gens de mer explique que la valeur ajoutée est l'inclusion d'une référence au débarquement qui n'est pas présente dans le texte initial.

109. Il est décidé d'approuver l'amendement A.57, tel que sous-amendé.

Amendement A.58

110. L'amendement A.58, 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, propose de remplacer le terme «facilite» par «ne doit pas empêcher» et de supprimer «, conformément aux souhaits des proches» dans le nouveau paragraphe 6 de la norme A4.1.

- 111. Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, remercie les partenaires sociaux d'avoir soulevé un sujet important qui a gagné en pertinence pendant la pandémie. Toutefois, certains problèmes techniques sont apparus avec le libellé de la proposition. Il est difficile de savoir ce que «faciliter» implique et des difficultés peuvent apparaître si les proches n'approuvent pas les mesures prises. Cependant, si les auteurs de la proposition acceptent les termes «ne doit pas empêcher», il pourrait être possible de retenir la référence aux parents proches.
- 112. Le vice-président du groupe des armateurs** préfère conserver le terme «facilite», car «ne doit pas empêcher» est une formulation très faible. Il est par contre possible de prévoir des aménagements eu égard aux souhaits des proches. Dans tous les cas, les souhaits de la personne décédée doivent prévaloir. Par conséquent, la référence à des proches prête peut-être à confusion.
- 113. Le vice-président du groupe des gens de mer** indique que la référence aux souhaits des parents les plus proches provient du paragraphe 1 *k*) du principe directeur B4.1.4. Pendant la pandémie, il est parfois arrivé que les traditions culturelles ou religieuses des gens de mer décédés n'aient pas été prises en considération, ce qui est profondément irrespectueux. Il est donc important de rendre cette disposition obligatoire en l'incluant dans la norme.
- 114. Des représentants gouvernementaux du Japon et de la Fédération de Russie** souscrivent au texte initial de la proposition.
- 115. Une représentante gouvernementale des Îles Cook** appuie les commentaires formulés par le vice-président du groupe des gens de mer.
- 116. Un représentant gouvernemental de la Norvège** soutient l'utilisation du terme «facilite». La responsabilité principale revenant à l'État du pavillon, l'emploi du verbe «assurer» pourrait créer une confusion quant à la partie à qui incombe cette responsabilité.
- 117. Le vice-président du groupe des armateurs**, pour répondre à une demande de clarification d'un représentant gouvernemental de la République de Corée, indique que, dans de nombreux cas, les dépouilles des gens de mer décédés ont été incinérées contre la volonté des parents les plus proches. Il suggère de remplacer la fin du paragraphe par «conformément aux souhaits du marin décédé ou de ses parents les plus proches» pour indiquer une hiérarchie claire, à savoir qu'il faut d'abord respecter les souhaits du marin décédé et ensuite des parents les plus proches.
- 118. Un représentant gouvernemental de la Chine** estime que le paragraphe 1 *k*) du principe directeur B4.1.4 prévoit déjà la procédure à suivre en cas de décès d'un marin en haute mer.
- 119. Un représentant gouvernemental de Singapour** propose d'ajouter que, en cas de décès en mer, le navire doit se diriger vers le port le plus proche.
- 120. Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, n'approuve pas l'obligation faite au navire de se diriger directement vers le port le plus proche. Le choix du port doit être laissé à l'armateur. Il ajoute que la responsabilité principale du rapatriement du corps ou des cendres d'un marin décédé revient à l'armateur. Il propose d'ajouter l'expression «par l'armateur» à la suite de «du corps ou des cendres».
- 121. Des représentants gouvernementaux du Canada, des Îles Marshall, du Japon, du Libéria, de la République de Corée et du Royaume-Uni** souscrivent à l'ajout des termes «conformément aux souhaits du marin décédé» et «par l'armateur». Par contre, ils

s'opposent également à toute spécification du port dans lequel le navire devrait se diriger dans de telles circonstances. Il est ensuite indiqué que l'approbation du nouveau paragraphe impliquerait la suppression en conséquence du paragraphe 1 k) du principe directeur B4.1.4, alors devenu redondant.

122. **Le vice-président du groupe des armateurs**, pour répondre à une demande d'éclaircissement de la part d'un représentant gouvernemental du Japon, indique que les souhaits du marin décédé font référence aux souhaits qu'il aurait formulés dans un testament ou exprimés d'une autre manière. Si ces souhaits entrent en conflit avec ceux des parents les plus proches, la volonté du marin doit prévaloir.
123. **Le vice-président du groupe des gens de mer** ajoute que de tels souhaits sont souvent consignés lors de la procédure d'embauche.
124. Il est décidé d'approuver l'amendement A.58, tel que sous-amendé.

Amendement A.59

125. L'amendement A.59, 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, propose d'insérer le terme «entre autres» à la fin du chapeau du nouveau paragraphe 5 du principe directeur B4.1.3.
126. **Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, explique que les exemples fournis dans la proposition de nouveau paragraphe 5 sont pertinents, mais que cette liste ne devrait pas être limitative.
127. Il en est décidé ainsi.

Amendement A.54

128. L'amendement A.54, soumis par le gouvernement de la Türkiye, propose d'ajouter la portion de phrase «ou une incapacité temporaire ou permanente;» à la fin de l'alinéa a) du nouveau paragraphe 5 au principe directeur B4.1.3.
129. **Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, appuie l'amendement qui, selon lui, apporte davantage de clarté.
130. **Un représentant gouvernemental de la Türkiye** présente l'amendement en expliquant que des soins médicaux doivent être prodigués aux gens de mer lorsque la lésion ou la maladie peut entraîner la mort, mais aussi dans le cas où celle-ci pourrait conduire à une incapacité temporaire ou permanente.
131. **Le vice-président du groupe des armateurs** n'estime pas que l'amendement soit utile. Le nouveau paragraphe couvre les cas où les gens de mer ont besoin de soins immédiats. Toutefois, il peut s'écouler du temps avant de déterminer qu'un problème de santé peut conduire à une incapacité temporaire ou permanente.
132. **Le vice-président du groupe des gens de mer**, tout en saluant l'intention derrière cette proposition d'amendement, convient que rien ne devrait retarder la fourniture de soins médicaux immédiats aux gens de mer qui en ont besoin.

- 133. Des représentants gouvernementaux du Brésil, de la Fédération de Russie et de la République de Corée** souscrivent à l'amendement, estimant qu'il contribue à protéger un droit humain et un droit fondamental des gens de mer.
- 134. Un représentant gouvernemental de la Fédération de Russie** note qu'il y a souvent un manque de connaissances médicales spécialisées à bord d'un navire pour déterminer si une maladie ou une lésion est susceptible de mener à une incapacité temporaire ou permanente.
- 135. Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni** appuie l'amendement et suggère de remplacer, dans la version anglaise, le terme «and» par «or».
- 136. Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, indique que le texte anglais ferait preuve de plus de souplesse si le verbe «would» était remplacé par «might». Ces deux sous-amendements ne modifient pas la version française.
- 137. Le vice-président du groupe des armateurs** pense que l'amendement serait plus acceptable si le nouveau libellé était placé dans un nouvel alinéa. Il propose également de remplacer l'expression «pouvant entraîner la mort» par le terme «grave», ce qui permettrait d'abaisser les critères pour juger que la situation dans laquelle se trouve un marin nécessite des soins médicaux urgents. Une porte-parole du groupe des armateurs ajoute que les partenaires sociaux sont occupés à élaborer de nouvelles orientations médicales internationales pour les gens de mer et les pêcheurs qui reconnaissent que les personnes à bord des navires ne disposent pas toujours des compétences pour émettre un avis médical sur la gravité du problème de santé d'un marin malade ou blessé. Il devrait suffire que la personne responsable estime que le marin doit être débarqué à terre pour y recevoir un traitement médical.
- 138. Le Conseiller juridique**, en réponse à une demande de clarification, déclare que selon lui, il semble y avoir un ordre décroissant de gravité dans la liste proposée d'affections, surtout si le texte sur l'incapacité temporaire ou permanente est placé dans un alinéa distinct.
- 139. Le vice-président du groupe des gens de mer** convient qu'il est utile d'abaisser les critères pour juger qu'un marin a besoin de soins médicaux urgents en remplaçant l'expression «pouvant entraîner la mort» par le terme «grave». Il convient de rappeler que tous les exemples cités dans la liste y figurent parce qu'ils sont survenus au cours des deux dernières années. L'amendement ne devrait pas être nécessaire puisque les dispositions de la convention sont déjà claires, mais certains gouvernements n'y ont pas donné effet, en particulier pendant la pandémie.
- 140.** Il est décidé d'approuver l'amendement A.54, tel que sous-amendé.

Amendement A.60

- 141.** L'amendement A.60, 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, propose d'ajouter «cas graves de» au début de l'alinéa *b*) du paragraphe 5 du principe directeur B4.1.3.
- 142.** En présentant l'amendement proposé, **un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, indique que la proposition n'entend pas faire référence, par exemple, à un simple rhume. L'ajout de «cas graves de» permettrait de s'assurer que la maladie a été diagnostiquée par un avis médical.

- 143. Le vice-président du groupe des armateurs** considère qu'il ne revient pas à une personne à bord de déterminer la gravité d'un cas de maladie transmissible et s'oppose donc à l'amendement. Pendant la pandémie, il est arrivé à de multiples reprises que des gens de mer souffrant de COVID-19 aient été privés des soins médicaux.
- 144. Le vice-président du groupe des gens de mer** déclare que les maladies transmissibles en question sont celles qui font courir un risque au reste de l'équipage. Il est évident qu'elles ne concernent pas les simples rhumes ou les cas bénins de grippe. Du reste, le concept de gravité pourrait donner lieu à des problèmes de traduction dans d'autres langues.
- 145. Des représentants gouvernementaux du Royaume-Uni, de la Fédération de Russie et de la Jordanie** préfèrent le texte initial de la proposition et s'opposent donc à l'amendement.
- 146. Un représentant gouvernemental de la Jordanie** ajoute qu'il faudrait fournir une liste de maladies transmissibles identifiées par l'OMS, susceptibles d'affecter les autres membres de l'équipage.
- 147.** L'amendement A.60 est retiré par ses auteurs.
- 148. Le Conseiller juridique** demande l'avis de la commission sur une question soulevée par le comité de rédaction à propos du nouveau paragraphe 4 du principe directeur B4.1.3 auquel aucun amendement n'a été proposé et qui n'a pas fait l'objet de discussions approfondies en séance plénière. La deuxième partie du nouveau paragraphe, tel que proposé, indique que chaque Membre devrait veiller à ce que les gens de mer «aient accès à des magasins». Il a été compris que l'expression fait référence aux provisions de bord; il n'est donc pas logique de demander aux Membres d'en garantir l'accès.
- 149. Une porte-parole du groupe des armateurs** indique que les gens de mer doivent être autorisés à réapprovisionner les magasins du navire.
- 150.** Il est décidé d'approuver la proposition n° 4, telle que sous-amendée.

Proposition d'amendement au code n° 5 concernant l'alinéa g) de l'annexe A2-I et l'alinéa g) de l'annexe A4-I de la MLC, 2006

- 151.** La discussion qui suit porte sur la proposition d'amendement au code n° 5 concernant l'alinéa g) de l'annexe A2-I et l'alinéa g) de l'annexe A4-I de la MLC, 2006, soumise par les groupes des gens de mer et des armateurs, telle que présentée dans la partie II du document d'information. Elle propose d'ajouter les termes suivants à la fin des deux alinéas: «ou du propriétaire inscrit».
- 152. Le vice-président du groupe des armateurs** présente l'amendement et indique qu'il entend répondre à un besoin impérieux. Un porte-parole du groupe des armateurs explique qu'il est fréquent que les agents chargés du contrôle par l'État du port émettent, à l'intention de navires qui font escale dans les ports, des avis de manquement pour non-conformité présumée aux normes A2.5.2 et A4.2 au motif que l'armateur désigné sur le certificat de garantie financière doit être la partie dont le nom figure sur la déclaration de conformité du travail maritime (DCTM). Dans ce genre de situation, si l'armateur sur la DCTM n'est pas identifié en tant que propriétaire inscrit du navire, il est considéré que le navire ne dispose pas de la garantie financière nécessaire, ce qui n'est pas le cas dans la pratique, et un avis de manquement est alors émis. La proposition vise à remédier à cette situation.

Amendements A.61 et A.3

- 153.** L'amendement A.61, 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, propose de remplacer l'expression «ou du propriétaire inscrit» par «ou du ou des propriétaires actuellement inscrits s'ils diffèrent de l'armateur» à l'alinéa g) de l'annexe A2-I. L'amendement A.3, soumis par le gouvernement de la Fédération de Russie, propose de supprimer le terme «inscrit» du texte initialement proposé par les partenaires sociaux à l'alinéa g) de l'annexe A2-I.
- 154. Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE,** en présentant l'amendement A.61, signale qu'il soutient l'intention qui sous-tend la proposition des partenaires sociaux et a conscience des difficultés que rencontrent les clubs de protection et d'indemnisation (ci-après, «clubs P&I») lorsque l'armateur n'est pas le propriétaire inscrit du navire. Il est judicieux d'assurer la validité des certificats de garantie financière qui garantissent les droits des gens de mer. L'amendement A.61 entend aligner le libellé sur la terminologie utilisée dans les fiches synoptiques continues des pavillons, des propriétaires, des opérateurs et des affrêteurs des navires, rédigées conformément à la convention SOLAS.
- 155.** En présentant l'amendement A.3, **un représentant gouvernemental de la Fédération de Russie** admet que les certificats de garantie financière peuvent revêtir différentes formes et salue donc l'intention de la proposition. Toutefois, si le terme «propriétaire» est inclus dans la définition d'«armateur», la MLC, 2006, ne contient aucune définition du terme «propriétaire inscrit». Il suggère donc de supprimer «inscrit». Il pourrait toutefois être utile d'inclure une référence à l'assureur qui a émis la police couvrant les droits des gens de mer.
- 156. Le vice-président du groupe des armateurs** prend note de l'amendement A.61 qui pourrait s'avérer utile. Toutefois, il n'est pas convaincu que l'amendement A.3 offre une quelconque amélioration. Il accueille favorablement le soutien exprimé pour la proposition visant à répondre à un besoin clairement avéré afin d'éviter l'émission injustifiée d'avis de manquement.
- 157. Le vice-président du groupe des gens de mer** n'est pas convaincu par la nécessité de supprimer «inscrit». Toutefois, l'amendement A.61 est utile et peut être accepté.
- 158. Le vice-président du groupe gouvernemental** déclare qu'il y a eu des discussions intenses au sein du groupe à propos de la proposition à l'examen, surtout en ce qui concerne la définition du terme «propriétaire inscrit». L'ajout du terme «actuellement» devant «inscrits» pourrait donner lieu à des difficultés. Bien que la proposition initiale ait recueilli un large soutien, il lui semble utile que des représentants des clubs P&I fournissent davantage d'informations sur les problèmes rencontrés dans la pratique.
- 159.** Lors de la discussion des propositions de sous-amendement, plusieurs représentants ont indiqué préférer le libellé initial de la proposition.
- 160. Un représentant gouvernemental des Bahamas** estime que la proposition résout un problème qui n'existe pas, car la définition d'un armateur est claire et l'entité responsable de la garantie financière est stipulée sur la police.
- 161. Un représentant gouvernemental de la Norvège** ne souscrit pas à la formulation suggérée dans l'amendement A.61 dans lequel l'emploi du terme «actuellement» soulève des problèmes particuliers. La question n'est pas tant celle de l'identité du propriétaire du navire,

mais bien celle de savoir si le certificat de garantie financière a été délivré à une autre partie. Toutefois, l'armateur conserve l'entière responsabilité de la mise en œuvre de la convention.

162. **Un représentant gouvernemental du Libéria** appuie la suppression de l'adjectif «inscrit» dans le libellé de la proposition. La plupart des certificats de garantie financière sont délivrés au propriétaire du navire qui peut ne pas être le propriétaire inscrit.
163. **Une représentante gouvernementale des Îles Marshall** convient que l'emploi du terme «actuellement» peut être problématique.
164. **Un représentant gouvernemental de Jordanie** déclare qu'il ne peut y avoir qu'un seul propriétaire du navire; par conséquent, le pluriel est inutile. S'il est évident que des navires peuvent être vendus et réimmatriculés avec un autre propriétaire, on ne voit pas bien ce que le terme «actuellement» ajoute au texte.
165. **Un porte-parole du groupe des armateurs** indique qu'il ne s'attendait pas à autant de discussions pour ce qui n'est en réalité qu'une précision destinée à résoudre un problème survenu à maintes occasions. La garantie financière et d'autres certificats d'assurance sont fréquemment délivrés à une société ou à un propriétaire inscrit d'un navire. Le problème survient car seule la MLC, 2006, utilise le concept différent d'«armateur». Le malentendu donne lieu à des immobilisations inutiles de navires. Bien que préférant la formulation de la proposition initiale, le groupe des armateurs peut comprendre l'inclusion du terme «actuellement»; toutefois, ce terme n'ajoute aucune valeur à la proposition puisqu'aucun club P&I ne délivrerait de certificat de garantie financière à un propriétaire qui ne serait pas à ce moment-là le propriétaire du navire.
166. **Une représentante gouvernementale des Îles Cook**, à la lumière des éclaircissements fournis, estime que le texte ne devrait faire référence qu'au «propriétaire», ce qui correspond à la définition contenue dans la convention.
167. **Un représentant gouvernemental de la Fédération de Russie** soutient l'utilisation du terme «propriétaire». La police de la garantie financière peut couvrir des thèmes comme la sécurité sociale et les pensions des gens de mer, ainsi que des questions logistiques.
168. **Une représentante gouvernementale du Panama** indique préférer le texte initial de l'amendement qui offre un moyen de surmonter des difficultés qui surviennent parfois avec des agents chargés du contrôle par l'État du port.
169. **Un représentant gouvernemental de la République de Corée** préfère également la formulation initiale de l'amendement d'autant que les clubs P&I ne délivreraient pas de certificat de garantie financière à une partie qui ne serait pas à ce moment-là le propriétaire du navire.
170. Compte tenu de la discussion, **un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, annonce que le terme «actuellement» peut être supprimé, mais il est nécessaire de conserver les termes «s'ils diffèrent de l'armateur» pour clarifier la situation au regard du certificat de garantie financière. En outre, étant donné qu'il a été assuré que de tels certificats ne sont délivrés qu'au propriétaire actuel du navire, il est possible de supprimer le pluriel.
171. **Un représentant gouvernemental de la Jordanie** constate que le problème survient souvent lorsqu'un navire est détenu par plusieurs groupes de propriétaires détenant différentes parts du navire. L'existence de plusieurs propriétaires ne donne pas lieu à des difficultés dans la pratique.

- 172. Un porte-parole du groupe des armateurs** indique qu'en réalité l'utilisation du pluriel pour le terme «propriétaire» ne change pas grand-chose dans la pratique. Il ajoute que, conformément au paragraphe 8 de la lettre circulaire de l'OMI n° 2554/Rev.3 du 4 mars 2014, le terme «compagnie» a la même signification que dans la règle IX/1 de la convention SOLAS et le «propriétaire inscrit» est le propriétaire mentionné sur le certificat d'immatriculation du navire délivré par une administration. Le nom du propriétaire inscrit auprès de l'administration de l'État du pavillon est donc l'entité connue qui détient le navire.
- 173.** Il est décidé d'approuver l'amendement A.61, tel que sous-amendé, en supprimant le terme «actuellement» et retenant le singulier pour le terme «propriétaire». Par conséquent, les amendements A.3 et A.31 ne sont pas examinés.

Amendement A.62

- 174.** L'amendement A.62, 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, propose de remplacer l'expression «ou du propriétaire inscrit» par «ou du ou des propriétaires actuellement inscrits s'ils diffèrent de l'armateur» à l'alinéa *g*) de l'annexe A4-I.
- 175.** En tant qu'amendement faisant suite à l'amendement A.61, l'amendement A.62 est approuvé avec les mêmes sous-amendements que l'amendement A.61.
- 176.** Aucun autre gouvernement n'appuyant l'amendement A.4, il n'est pas examiné.
- 177.** Il est décidé d'approuver la proposition n° 5, telle qu'amendée.

Proposition d'amendement au code n° 6 concernant le paragraphe 17 de la norme A3.1 et le paragraphe 4 j) du principe directeur B3.1.11 de la MLC, 2006

- 178.** La discussion qui suit porte sur la proposition d'amendement au code n° 6 concernant le paragraphe 17 de la norme A3.1 et le paragraphe 4 j) du principe directeur B3.1.11 de la MLC, 2006, soumise par le groupe des gens de mer, telle que présentée dans la partie II du document d'information. Elle propose d'ajouter le texte ci-après au paragraphe 17 de la norme A3.1: «En particulier, pour ce qui concerne la connectivité sociale:
- a) les gens de mer disposent d'un accès à des communications avec la terre, y compris un accès gratuit à Internet;
 - b) l'autorité compétente, en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer, communique des orientations sur le temps individuel recommandé d'accès à Internet, en tenant compte des heures de repos et en vue d'éviter l'isolement social;
 - c) tout Membre fournit un accès gratuit à Internet dans ses ports et aux postes de mouillage associés.»

Elle propose aussi de supprimer l'alinéa *j*) du paragraphe 4 du principe directeur B3.1.11.

- 179. Le vice-président du groupe des gens de mer** présente l'amendement et rappelle qu'il existe un nombre impressionnant de preuves, y compris des recherches et des statistiques, qui démontrent l'importance de fournir une connectivité sociale aux gens de mer. Les conclusions de la Réunion sectorielle de OIT sur le recrutement et le maintien dans l'emploi

des gens de mer et sur l'amélioration des possibilités offertes aux femmes marins, qui s'est tenue en 2019, recommandent expressément de fournir aux gens de mer un accès à Internet et aux médias sociaux. Il faut aussi rappeler que, lorsque la MLC, 2006, a été rédigée, l'utilisation d'Internet et des médias sociaux était extrêmement limitée, tandis qu'il s'agit aujourd'hui d'une forme d'interaction sociale généralement accessible gratuitement sur le lieu de travail, dans les aéroports, dans les hôtels, dans les restaurants et dans les locaux commerciaux, ce qui permet à chacun d'être connecté en permanence. La fourniture de ce genre de services aux gens de mer en tant que mode de connexion à leurs famille et amis améliorerait leur bien-être et leur santé mentale, surtout dans les situations difficiles, comme l'a montré la pandémie lorsque le bien-être et la santé mentale des gens de mer sont devenus un sujet de grande inquiétude. Il serait également pratique pour les compagnies de pouvoir dispenser des formations cohérentes à l'échelle de leur flotte et de communiquer directement avec les gens de mer pour les informer des politiques de l'entreprise ou leur transmettre d'autres informations essentielles. La proposition est manifestement grandement justifiée.

Amendements A.71, A.72 et A.73

- 180.** Les amendements A.71, A.72 et A.73, soumis par le groupe des armateurs, proposent de supprimer la phrase ajoutée à la fin du paragraphe 17, de même que les nouveaux alinéas *a)* et *b)*.
- 181. Le vice-président du groupe des armateurs,** en présentant l'amendement, rappelle que tous les participants à la réunion sectorielle de 2019 étaient d'avis que la connectivité était très importante et positive pour le bien-être des gens de mer de tout âge et pas uniquement pour les jeunes qui entrent dans la profession. Il convient de rappeler que les dispositions actuelles de la MLC, 2006, ont été rédigées à une époque où les smartphones n'existaient pas. Toutefois, on ne peut affirmer que les aéroports, les hôtels, les restaurants et d'autres lieux accessibles au public fournissent gratuitement un accès à Internet, car en réalité, cet accès est fourni en échange de données personnelles qui ont une très grande valeur. Il y a différentes raisons pour justifier la suppression quasi totale de la proposition. Premièrement, une raison technique: une couverture à 100 pour cent n'est pas possible, surtout en haute mer dans les zones éloignées. Deuxièmement, il y a la question majeure de la cybersécurité et du besoin de respecter les exigences de la compagnie à cet égard. Troisièmement, il peut être nécessaire pour la sécurité de la navigation de limiter l'accès à Internet et la connexion d'appareils personnels. À cet égard, il existe une grande différence entre un accès à Internet fourni par des appareils personnels et un accès par le biais d'appareils fournis par la compagnie. Quatrièmement, l'armateur doit être en mesure de définir une politique en ce qui concerne la connectivité sur la base de la capacité à bord du navire, en tenant compte des grandes différences de taille et de capacités techniques des navires. Cinquièmement, en ce qui concerne la santé mentale, il serait utile que les partenaires sociaux rédigent, en collaboration avec les États Membres, des orientations sur le bien-être des gens de mer sur des thèmes comme les heures de repos et de connectivité sociale. Enfin, il y a la question de la conformité. Si le texte de la proposition est adopté et si Internet n'est pas constamment disponible pour les gens de mer, les armateurs pourraient se retrouver dans une situation de non-conformité à l'égard de la convention et les États du port pourraient délivrer un avis de manquement, ce qui serait injustement sévère dans les cas où les difficultés liées à la fourniture de la connectivité ne seraient pas du ressort de l'armateur, par exemple si une connexion satellite ne fonctionne pas.

- 182. Le vice-président du groupe gouvernemental** déclare que, bien que des gouvernements soutiennent le principe de la connectivité sociale pour les gens de mer, le texte proposé doit être adapté, surtout pour tenir compte des difficultés pratiques que rencontrent les armateurs.
- 183. Le vice-président du groupe des gens de mer** rappelle que, comme l'a reconnu le Directeur général du BIT, le dialogue social dans l'industrie est optimal et permet de résoudre efficacement de nombreux problèmes. Conformément à la tradition de dialogue social dans le secteur maritime, des consultations ont été menées avec le groupe des armateurs préalablement à la soumission de la présente proposition et le fait qu'elle n'ait pas été conjointement soutenue a été une source de grande déception pour le groupe des gens de mer. Dans le cadre de la proposition, les autorités compétentes auront la possibilité, en consultation avec les organisations de gens de mer et d'armateurs, de rédiger des orientations pour prendre en considération les difficultés soulevées par le vice-président du groupe des armateurs, notamment sur les heures de repos des gens de mer et la question de la cybersécurité. En outre, nul ne peut plus affirmer que la couverture n'est pas toujours possible en haute mer à l'heure des communications par satellite, et si un problème technique survient, il faudra en tenir compte. La fourniture d'une connectivité sociale est particulièrement importante pour le recrutement dans la profession après la pandémie, alors qu'une baisse substantielle du recrutement de gens de mer s'observe, par exemple au Royaume-Uni et aux États-Unis d'Amérique. Les jeunes surtout ne seront pas attirés par une vie en mer s'ils doivent renoncer aux liens sociaux avec leurs famille et amis auxquels ils sont habitués à l'ère de la connexion sociale. Dans la pratique, de nombreux armateurs fournissent actuellement une connectivité améliorée aux gens de mer et les bateaux de croisière sont à la pointe à cet égard puisqu'ils en ont besoin pour leurs passagers. En outre, une connexion Internet joue aussi un rôle important dans l'éducation et la formation continues des gens de mer. En 2022, il semble inconcevable qu'un instrument qui constitue une charte des droits pour les gens de mer n'inclue pas une disposition sur la connectivité sociale. Concrètement, ce qui est demandé n'est rien d'autre qu'une petite partie de la bande passante disponible sur les navires pour que les gens de mer ne soient plus isolés en mer.
- 184.** En réponse, **le vice-président du groupe des armateurs** fait remarquer que, si la connectivité sociale était effectivement un outil important de recrutement, il ne serait pas nécessaire d'inclure une disposition dans la MLC, 2006, car les armateurs prendraient les mesures nécessaires de leur propre chef. Les problèmes pratiques liés à la fourniture d'une connectivité incluent non seulement les interruptions de la couverture par satellite, mais aussi, par exemple, des cas où les navires doivent démonter leurs antennes dans les ports. Une règle imposant la fourniture d'une couverture complète n'est pas acceptable. De plus, la technologie de la connectivité ne cesse d'évoluer et toute disposition adoptée en 2022 deviendrait vite obsolète. Dans ces conditions, il serait plus efficace d'adopter une résolution rédigée en des termes forts sur la connectivité sociale des gens de mer.
- 185. Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni** déclare que la proposition est raisonnable, même s'il convient de reconnaître que l'accès à Internet peut ne pas être toujours assuré en permanence tous les jours en raison de problèmes de signal ou d'autres problèmes techniques. Il faudrait ajouter des expressions comme «dans la mesure du possible» ou «dans les limites du raisonnable» pour veiller à ne pas donner aux gens de mer des motifs de plainte en cas de courtes interruptions.
- 186. Une représentante gouvernementale des Îles Cook** convient que la proposition est raisonnable et qu'il faudrait ajouter une expression comme «dans la mesure du possible».

- 187. Le vice-président du groupe des gens de mer** estime que la proposition de rédiger une résolution n'est pas utile. Les problèmes technologiques liés à la fourniture d'une connexion aux gens de mer sont relativement mineurs et le coût des communications par satellite en mer a énormément diminué depuis l'adoption de la convention en 2006. Il est donc convaincu de la pertinence de la proposition, d'autant que l'accès à Internet commence à être considéré presque comme un droit humain, au même titre que l'accès à la nourriture, à l'eau et à la sécurité personnelle. Les gens de mer ne doivent pas être laissés pour compte à cet égard.
- 188. Le vice-président du groupe des armateurs** n'est pas d'accord avec l'affirmation selon laquelle l'accès à Internet est reconnu comme un droit humain. Selon lui, il pourrait être utile d'examiner certains des amendements proposés par les gouvernements. Il en est décidé ainsi.

Amendements A.50, A.13 et A.111

- 189.** L'amendement A.50, soumis par le gouvernement du Brésil, l'amendement A.13, soumis par le gouvernement du Royaume-Uni, et l'amendement A.111, soumis par le gouvernement de la Fédération de Russie, proposent tous de supprimer le nouvel alinéa c) du paragraphe 17 de la norme A3.1.
- 190. Un représentant gouvernemental du Brésil** présente l'amendement A.50 en déclarant qu'il propose de supprimer le nouvel alinéa c) parce que de nombreux pays éprouveraient beaucoup de difficultés à fournir gratuitement un accès gratuit à Internet dans leurs ports et aux postes de mouillage associés, à la fois pour des raisons de coûts et de sécurité. Toutefois, il pourrait être possible de transférer le libellé proposé dans les principes directeurs.
- 191. Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni** indique que l'inclusion du libellé proposé dans les principes directeurs pourrait être examinée. Même s'il devait être possible de fournir un accès à Internet dans les grands ports, cela poserait plus de difficultés dans les plus petits, de même qu'aux postes de mouillage associés qui sont souvent fort éloignés des côtes.
- 192. Un représentant gouvernemental de la Fédération de Russie** s'oppose au libellé proposé pour des raisons techniques et de sécurité, mais se dit disposé à envisager son inclusion dans les principes directeurs.
- 193. Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE,** déclare que, même s'il y a de nombreuses raisons de soutenir la proposition initiale, il n'en reste pas moins des difficultés techniques liées à sa mise en œuvre.
- 194. Un représentant gouvernemental de l'Irlande** indique que, même si la technologie sur ce point évolue constamment, l'application de cette proposition poserait des défis technologiques, sans oublier les différences des capacités technologiques des États Membres. Il existe une grande différence entre la bande passante nécessaire pour fournir certaines formes de connexion, comme des courriers électroniques et des messages, et celle, bien plus large, requise pour la lecture en continu sur Internet, par exemple de films. La capacité de communication par satellite est propre à chaque navire. Une transmission wi-fi non contrôlée peut soulever des questions de sécurité, surtout dans les ports. Sans parler des problèmes de coûts associés à toutes les formes de connectivité. Les problèmes technologiques, comme la limitation des données et les questions de sécurité, peuvent être gérés bien plus facilement dans des immeubles, mais pour des raisons techniques, une couverture illimitée soulève plus de difficultés techniques et juridiques en mer.

- 195. Un représentant gouvernemental de la République de Corée** perçoit positivement la fourniture d'un accès à Internet aux gens de mer, ce qui pourrait rendre l'emploi en mer plus attrayant. Néanmoins, pour une série de raisons financières et techniques, de même que pour des raisons de compétence des autorités portuaires, il préférerait que la proposition soit transférée dans les principes directeurs.
- 196. Un représentant gouvernemental de la République islamique d'Iran** estime aussi qu'il faudrait revoir les infrastructures technologiques dans chaque pays; toute décision devrait revenir aux autorités nationales.
- 197. Une représentante gouvernementale du Kenya** explique que, en reconnaissance des difficultés rencontrées par les gens de mer, surtout en temps de pandémie, et des bénéfices de la connectivité sociale pour leur santé mentale, des efforts ont été consentis pour fournir une connexion dans les ports de son pays, même si elle n'est actuellement disponible pour les gens de mer que dans le port de Mombasa. Elle préférerait donc que cette disposition figure dans les principes directeurs.

Amendement A.32

- 198.** L'amendement A.32, soumis par le gouvernement des Îles Cook, propose de conserver l'alinéa *j*) du paragraphe 4 du principe directeur B3.1.11 que la proposition suggère de supprimer.
- 199. Un représentant gouvernemental du Libéria** appuie l'amendement A.32.
- 200. Le vice-président du groupe des armateurs** renouvelle sa proposition de rédiger une résolution constructive pour reprendre l'intention de la proposition. Il est intéressant d'apprendre les efforts conséquents que déploient certains gouvernements pour garantir aux gens de mer un accès à Internet dans les ports, comme au Kenya. Une connexion est possible dans certains mais pas dans d'autres. La situation est la même sur les navires. Il est important de maintenir les alinéas proposés sur la fourniture d'un accès à Internet dans les ports et à bord des navires au même niveau, probablement dans les principes directeurs.
- 201. Le vice-président du groupe des gens de mer** déclare qu'il est évident que la fourniture aux gens de mer d'une connexion se fait à un coût, mais il souligne que le bien-être des marins en vaut la peine. L'expérience de la pandémie a montré l'importance majeure de la connectivité sociale pour le bien-être des gens de mer, surtout dans les moments difficiles. C'est aussi grâce à l'accès à Internet que les gens de mer à bord peuvent affirmer leurs droits plus efficacement, par exemple en contactant leur syndicat ou les personnes désignées pour traiter les plaintes. Il s'oppose à l'amendement A.32, mais prend note de la proposition formulée dans l'amendement A.112, soumis par le gouvernement de la Fédération de Russie, qui suggère de transférer les nouveaux alinéas *b*) et *c*) de la norme vers les principes directeurs. Il verrait d'un bon œil que le libellé couvre un large éventail de points, dont la cybersécurité, comme cela a été évoqué lors de la discussion. Toutefois, il est important que le concept de connectivité sociale soit couvert par les dispositions obligatoires de la convention.
- 202. Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE,** reconnaît qu'il est important que les gens de mer conservent la possibilité de disposer d'une connectivité sociale, même lorsqu'ils sont à bord de navires. Toutefois, la rédaction des dispositions proposées soulève quelques difficultés. À cet égard, il souligne plusieurs principes qui ont été soulevés au cours de la discussion. Le premier est l'importance des communications avec la terre pour fournir une connectivité sociale, même si cela n'implique pas un accès ininterrompu à Internet. Le deuxième a trait à l'accès à la connectivité qui doit

être raisonnable et au fait qu'il serait disproportionné d'exiger un accès constant partout en mer. Le troisième porte sur l'accès à Internet qui devrait être fourni lorsque cela est faisable. Enfin, il faut tenir compte des politiques sur la cybersécurité de l'armateur.

203. Le vice-président du groupe des armateurs indique que la discussion a été utile en ce qu'elle a mis en exergue les principes importants de la connectivité, y compris qu'elle n'implique pas une bande passante illimitée et qu'il convient de tenir compte des questions de cybersécurité. Il propose donc deux paragraphes reformulés à inclure au principe directeur B3.1.11, soit en remplacement de l'alinéa j) du paragraphe 4, soit à la suite du paragraphe 3. Ils se liraient comme suit:

«Les armateurs devraient, pour autant que cela est raisonnablement possible, fournir aux gens de mer à bord de leurs navires un accès à Internet, le cas échéant pour un tarif raisonnable.»

«Les Membres devraient, pour autant que cela est raisonnablement possible, fournir aux gens de mer à bord des navires se trouvant dans leurs ports et à leurs postes de mouillage associés, un accès à Internet, le cas échéant pour un tarif raisonnable.»

204. Le vice-président du groupe des gens de mer, tout en saluant les efforts déployés et le large soutien des gouvernements en faveur de la fourniture d'une connectivité sociale aux gens de mer, estime que le principe de la fourniture gratuite d'une connexion aux gens de mer doit être clairement énoncé dans la partie contraignante de la convention. Il peut ensuite y avoir d'autres discussions sur les éléments qui doivent être inclus dans les principes directeurs, comme le temps d'accès à Internet compte tenu des heures de repos et d'autres questions liées à la cybersécurité.

205. Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni comprend l'importance que les gens de mer accordent à la connectivité sociale et estime qu'il ne serait pas approprié que toutes les dispositions y relatives figurent dans les principes directeurs. Une solution pourrait être l'inclusion de l'expression «, y compris la connectivité sociale» après les termes «commodités et services de loisirs appropriés» au paragraphe 17 de la norme A3.1. La formulation des principes directeurs pourrait alors préciser que l'accès à Internet doit de préférence être gratuit ou, s'il y a des frais, que ceux-ci doivent être raisonnables.

206. Le vice-président du groupe des gens de mer peut accepter le sous-amendement au paragraphe 17 et le transfert du reste de la proposition vers les principes directeurs où il sera important de préciser que l'accès doit être gratuit.

207. Un représentant gouvernemental de l'Irlande, faisant référence au libellé qui devrait être inclus dans les principes directeurs, rappelle qu'il existe une différence importante entre la connectivité sociale et un accès complet à Internet qui exigerait beaucoup plus de données. Inévitablement, il ne sera pas toujours possible de fournir assez de bande passante pour assurer un accès complet à Internet, par exemple à des fins de diffusion en continu.

208. Après réflexion, **le vice-président du groupe des armateurs** indique que la proposition de sous-amendement au paragraphe 17 et l'inclusion des deux alinéas reformulés dans les principes directeurs, si ces deux changements vont bien de pair, pourraient être une solution.

209. Le vice-président du groupe des gens de mer déclare que le sous-amendement au paragraphe 17 peut être accepté pour autant que les principes directeurs précisent que la connectivité sociale doit être fournie gratuitement aux gens de mer. Un argument valable a été avancé, à savoir que, dans le cadre de la connectivité sociale, les courriers électroniques et les applications de chat nécessitent beaucoup moins de bande passante que d'autres

formes de connexion, comme la diffusion en continu. Il ajoute que si les alinéas proposés sont inclus, par exemple au paragraphe 4 du principe directeur B3.1.11, ils se retrouveraient dans un cadre incongru, aux côtés de dispositions quelque peu dépassées, notamment sur la possibilité de regarder la télévision et d'écouter la radio ou de disposer de bibliothèques.

- 210. Un représentant gouvernemental du Brésil** souhaite clarifier que, même si des soucis de fourniture d'accès peuvent survenir dans les ports, lorsque la connexion est disponible, les gens de mer doivent pouvoir y accéder gratuitement.
- 211.** Compte tenu de la bande passante limitée nécessaire pour de nombreuses formes de connectivité sociale, **un représentant gouvernemental du Royaume-Uni** convient que l'accès doit être fourni gratuitement. Peut-être faudrait-il ajouter qu'un accès plus large à Internet peut faire l'objet de frais d'un montant raisonnable.
- 212.** À la lumière de la discussion, **un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, propose d'ajouter un libellé à l'alinéa j) actuel du paragraphe 4 du principe directeur pour inclure la connectivité sociale dans les services à fournir aux gens de mer dont l'accès s'effectue «le cas échéant, pour un tarif raisonnable». Bien que des progrès aient été réalisés pour parvenir à un accord, certains points doivent toujours être clarifiés, notamment le fait qu'aucune garantie ne peut être fournie quant à un accès complet à Internet en haute mer et le besoin de tenir compte des mesures de cybersécurité convenues par l'armateur. Si des frais sont perçus, ils doivent être d'un montant raisonnable.
- 213. Le vice-président du groupe des armateurs** indique que toute proposition visant à faire référence à une connectivité sociale à l'alinéa j) du paragraphe 4 serait bancale, car elle porterait sur des services que les armateurs doivent fournir aux gens de mer sans faire aucunement référence à la fourniture de tels services par les autorités nationales dans les ports et aux points de mouillage associés. En outre, il convient de préciser que certaines formes de connectivité sociale sont gourmandes en bande passante, car de nombreuses applications modernes de communication sociale peuvent absorber un grand nombre de données.
- 214. Le vice-président du groupe des gens de mer** estime également qu'il faut aussi faire référence à la connectivité sociale et à l'accès à Internet dans les ports et aux points de mouillage associés. Il est évident que des questions pratiques, telles que la cybersécurité, doivent être prises en considération, tout comme le fait que l'accès à Internet n'est pas forcément disponible 24 heures sur 24 en toutes circonstances. L'accès à la connectivité sociale doit être gratuit.
- 215. Le vice-président du groupe des armateurs** pense qu'il serait plus simple de parvenir à un accord si la discussion se concentrait sur un ensemble de propositions, à savoir l'inclusion au paragraphe 17 de l'expression «, y compris la connectivité sociale» et l'ajout de deux nouveaux paragraphes au principe directeur B3.1.11 portant sur l'accès à Internet, respectivement à bord des navires et dans les ports.
- 216. Un représentant gouvernemental de la Norvège** soutient la proposition du vice-président du groupe des armateurs bien que l'inclusion des deux nouveaux paragraphes aux principes directeurs puisse être envisagée à la règle 4.4 sur l'accès à des installations de bien-être à terre. Il ajoute que l'ajout de dispositions, même dans les principes directeurs, crée des responsabilités pour les autorités nationales.

- 217. Des représentants gouvernementaux de l'Argentine, de la Fédération de Russie, de la République islamique d'Iran, du Japon, du Libéria et de la République de Corée** préfèrent également la proposition du vice-président du groupe des armateurs.
- 218. Après de nouvelles consultations, un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE,** indique qu'il peut accepter la proposition d'ajout au paragraphe 17 de la norme A3.1, ainsi que le texte proposé concernant l'accès à Internet à bord des navires. Il suggère alors une nouvelle formulation du principe directeur B4.4.1 qui se lirait comme suit: «Les Membres devraient encourager la fourniture d'un accès à Internet dans les ports, avec des frais d'accès, le cas échéant, d'un montant raisonnable.»
- 219. Un représentant gouvernemental de l'Irlande** déclare que d'importantes difficultés techniques peuvent surgir au moment de fournir un accès à Internet aux gens de mer dans les ports qui couvrent parfois de larges zones. Actuellement, il est fréquent que des installations de bien-être à terre fournissent, souvent gratuitement, un accès à Internet. De plus, la fourniture d'un accès à Internet dans les ports se heurte à des exigences de sécurité. Par exemple, le wi-fi pourrait être interdit à proximité d'installations gazières.
- 220. Le vice-président du groupe des armateurs** rappelle qu'il est impératif que les obligations relatives à la fourniture d'un accès à Internet aux gens de mer soient similaires pour les armateurs et les autorités portuaires. Dans la proposition suggérée par le représentant gouvernemental de la France, les armateurs devraient fournir un accès alors que les Membres n'y sont qu'encouragés. Une porte-parole du groupe des armateurs souligne que les armateurs rencontrent souvent plus de difficultés que les autorités portuaires à fournir un accès à Internet aux gens de mer. Du reste, pendant la pandémie, de nombreux gens de mer ont été obligés de rester de longues périodes à bord de navires à des points de mouillage, souvent sans aucun accès à Internet.
- 221. Un représentant gouvernemental de l'Irlande** souligne que les points de mouillage peuvent couvrir des zones géographiques très vastes. Toutefois, lorsque les navires se trouvent à des points de mouillage, la connectivité sociale peut être fournie par des connexions par satellite qui sont déjà assurées par les armateurs.
- 222. Un représentant gouvernemental de la Nouvelle-Zélande,** faisant référence à l'expression «pour autant que cela est raisonnablement possible», fait remarquer que de nombreux points de mouillage dans son pays sont très éloignés de tout accès à Internet. Quant à la question des frais, il doit y avoir un engagement à faire tout ce qui est possible pour que l'accès à Internet soit gratuit pour les gens de mer, faute de quoi les coûts devraient être raisonnables.
- 223. Le vice-président du groupe des gens de mer** prend note que plusieurs représentants gouvernementaux soutiennent le principe de la gratuité de l'accès à Internet.
- 224. De nombreux représentants commentent la place des nouveaux paragraphes dans les principes directeurs.** Si l'inclusion du nouveau paragraphe sur l'accès à Internet à bord des navires en mer au principe directeur B3.1.11, sur les installations de loisirs et dispositions concernant le courrier et les visites à bord des navires, est largement acquise, il est suggéré que le nouveau paragraphe sur l'accès à Internet des gens de mer à bord des navires dans les ports soit inséré au principe directeur B4.4.1, sur les responsabilités des Membres en ce qui concerne l'accès à des installations de bien-être à terre, ou au principe directeur B4.4.2, sur les installations et les services de bien-être dans les ports.

225. À la suite de nouvelles consultations, la discussion porte désormais sur la question de savoir si l'accès à Internet pour les gens de mer qui se trouvent à bord des navires et dans les ports doit être gratuit ou avec des frais d'accès d'un montant raisonnable.
226. **Le vice-président du groupe gouvernemental** indique que, compte tenu des points de vue exprimés, une autre possibilité de formulation pourrait être «avec des frais, le cas échéant, d'un montant raisonnable».
227. **Un représentant gouvernemental de la Norvège** estime que, étant donné les possibilités financières et technologiques différentes des navires et des ports dans le monde entier, même si l'objectif est de fournir à terme un accès gratuit aux gens de mer, cela ne pourra être possible avant un certain temps. Il serait donc préférable d'opter pour une solution susceptible de recueillir un consensus aujourd'hui.
228. **Un représentant gouvernemental de la Fédération de Russie** préfère l'option d'un accès gratuit pour les gens de mer, même si la commission ne dispose pas d'informations suffisantes pour évaluer toutes les implications en matière de coûts et de faisabilité technique.
229. **Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni**, tout en préférant que l'accès soit gratuit pour les gens de mer, souligne que les exigences doivent être identiques dans les ports et à bord des navires.
230. **Le vice-président du groupe des armateurs** indique qu'il peut soutenir l'expression «avec des frais, le cas échéant, d'un montant raisonnable». Il est très important pour les armateurs comme pour les États Membres qu'ils soient soumis à la même obligation de prendre soin des gens de mer en tant que travailleurs clés.
231. **Le vice-président du groupe des gens de mer** indique que ce qui est demandé n'impliquera pas des dépenses excessives ni n'exigera des progrès technologiques énormes, mais consiste, dans la pratique, à prendre une petite partie de la bande passante actuellement disponible pour maintenir la connectivité sociale des gens de mer. Il se dit fâché et déçu que, après deux années et demie pendant lesquelles on n'a cessé de parler du rôle vital des gens de mer en tant que travailleurs clés pour assurer un approvisionnement pendant la pandémie, il soit si difficile d'obtenir ce qui est demandé. S'il est positif que, pour la première fois, il soit fait référence à la connectivité sociale dans les dispositions obligatoires, le refus d'approuver un accès gratuit à Internet pour les gens de mer est très décevant. S'il est clair que l'expression «avec des frais, le cas échéant, d'un montant raisonnable» implique, par défaut, que l'accès se fera gratuitement, il peut soutenir à contrecœur le sous-amendement.
232. Il en est décidé ainsi.
233. **Le Conseiller juridique** signale que, à la suite de la réunion du comité de rédaction, il a été recommandé de ne pas supprimer l'alinéa j) du paragraphe 4 du principe directeur B3.1.11 à la suite de l'adoption de l'amendement.
234. Il est décidé d'approuver la proposition n° 6, telle qu'amendée.

Proposition d'amendement au code n° 7 concernant le paragraphe 4 de la norme A2.1 de la MLC, 2006

- 235.** La discussion qui suit porte sur la proposition d'amendement au code n° 7 concernant le paragraphe 4 de la norme A2.1 de la MLC, 2006, soumise par le groupe des gens de mer, telle que présentée dans la partie II du document d'information. Elle propose d'ajouter un nouvel alinéa *k*) au paragraphe 4 de la norme A2.1 qui se lirait comme suit:
- «*k*) lorsque l'armateur n'est pas l'employeur du marin, il incombe à l'armateur d'indemniser le marin pour les pertes pécuniaires que ce dernier pourrait subir en conséquence du non-respect par l'employeur de ses obligations envers le marin au titre du contrat d'engagement maritime;»
- 236.** **Le vice-président du groupe des gens de mer** présente l'amendement en indiquant que, bien que la convention définisse le terme «armateur» et les responsabilités qui lui incombent, il est inquiétant que, pendant la pandémie, il soit arrivé fréquemment que l'employeur ne soit pas le propriétaire du navire. Cette situation est courante dans le secteur des croisières, mais aussi dans les services de cuisine à bord des ferries ou des navires de charge. L'armateur ne se saisit pas toujours des cas dans lesquels l'employeur d'un marin n'accorde pas à ce dernier certains droits contractuels. L'objectif est que les gens de mer connaissent les droits que leur confèrent les dispositions de la MLC, 2006, et disposent de garanties contre toute perte au cas où leur employeur ne s'acquitterait pas de ses obligations contractuelles.

Amendement A.74

- 237.** L'amendement A.74, soumis par le groupe des armateurs, propose de supprimer le nouvel alinéa proposé.
- 238.** **Le vice-président du groupe des armateurs** souligne que des amendements ne doivent être apportés que dans les cas où leur nécessité est impérieuse. La présente proposition vise à introduire la notion d'«employeur» dans la convention, distincte de celle d'«armateur». Mais cette notion n'est pas définie dans la convention. Si ce concept est introduit, surtout s'il s'accompagne de certaines obligations, le risque est d'affaiblir les obligations de l'armateur. Toutes les parties à la convention ont été correctement définies à la suite de longues réflexions et discussions et il serait préférable de s'accommoder de ces définitions. Pour autant que les armateurs sachent, le problème en question n'est survenu qu'au Royaume-Uni et y a été résolu. Une solution au problème est déjà présente à l'alinéa *j*) du paragraphe 4 de la norme A2.1; l'amendement proposé n'est donc pas nécessaire.
- 239.** **Le vice-président du groupe gouvernemental** soutient la suppression de l'alinéa proposé, car la MLC, 2006, aborde déjà ce point.
- 240.** **Le vice-président du groupe des gens de mer** déclare que le problème n'est pas propre au Royaume-Uni; des lois ont été adoptées à Malte et en Norvège pour résoudre cette question. Il conteste également l'affirmation du vice-président du groupe des armateurs selon laquelle des amendements à la convention ne devraient être proposés qu'en cas de besoin impérieux. Dans la mesure du possible, il convient d'apporter les ajustements nécessaires à la MLC, 2006, avant que le besoin ne devienne impérieux. Bien que la définition de «armateur» soit claire dans la convention, ainsi que les responsabilités qui incombent à celui-ci, dans la pratique, ce n'est pas aussi simple et il existe d'innombrables exceptions à l'égard desquelles les gens de mer doivent se battre pour leurs droits. Le modèle d'emploi prédominant dans l'industrie fait intervenir des agences de recrutement. La situation des gens de mer se complique si, comme

cela est souvent le cas, l'armateur est inscrit dans un pays différent et s'il est nécessaire de demander réparation auprès d'une autre juridiction, et elle se complexifie encore davantage lorsque le contrat d'engagement maritime attribue la compétence de la résolution des conflits contractuels à une autre juridiction. En plus, la situation prévue à cet égard par la législation nationale est souvent beaucoup plus complexe que celle reprise dans les dispositions concernées de la convention.

- 241. Le vice-président du groupe des armateurs** rappelle qu'aucun amendement au code ne peut être en contradiction avec les dispositions des articles de la MLC, 2006. En ce qui concerne la définition du terme «armateur», ce dernier fait référence aux points de vue faisant autorité exposés dans l'ouvrage *The Maritime Labour Convention, 2006: A legal primer to an emerging international regime*, de Moira McConnell, Dominick Devlin et Cleopatra Doumbia-Henry, qui indique (à la page 189) que la définition de l'armateur reflète le principe selon lequel l'armateur est l'employeur responsable en vertu de la convention et explique ce principe très clairement. Par conséquent, l'armateur est responsable et doit signer le contrat d'engagement maritime de façon à ce que le marin ait toujours la possibilité de se retourner contre lui. L'amendement proposé affaiblirait ce principe.
- 242. Un représentant gouvernemental des Bahamas** indique que la situation des gens de mer qui sont employés par des agences qui ne sont pas l'armateur est déjà couverte par la convention.
- 243. Un représentant gouvernemental de la Norvège** estime aussi que la question est déjà traitée dans la convention. En Norvège, au moment de donner effet à la MLC, 2006, il a été décidé de préserver le concept d'employeur dans le droit national, tout en appliquant celui de responsabilité solidaire, de sorte que l'armateur, tel que défini dans la convention, conserve la responsabilité générale et les pertes des gens de mer sont ainsi couvertes. La convention ne définit pas le concept d'employeur et son introduction générerait une confusion inutile.
- 244. Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni**, tout en exprimant sa sympathie pour la position des gens de mer, estime que l'amendement n'est pas nécessaire. La situation est couverte par la législation du Royaume-Uni qui a été modifiée à la suite de la ratification de la MLC, 2006, pour éviter toute lacune dans la protection des gens de mer.
- 245. Un représentant gouvernemental de la République de Corée** rappelle que le problème dont il est question a été discuté de façon approfondie lors des travaux préparatoires de la MLC, 2006. À cette occasion, l'inclusion de la définition d'«employeur» dans la convention a fait l'objet de discussions, notamment pour couvrir la situation du secteur des croisières. Il a alors été décidé que l'armateur ou son représentant doit toujours signer le contrat d'engagement maritime et est toujours considéré comme la partie intéressée dudit contrat; la convention reflète clairement ce principe.
- 246. Un représentant gouvernemental du Libéria** ajoute qu'un employeur différent de l'armateur peut aussi signer le contrat d'engagement maritime avec l'accord de l'armateur, lequel conserve la responsabilité générale à l'égard du marin.
- 247. Un représentant gouvernemental de la Chine** confirme que le contrat de toute personne se trouvant à bord d'un navire doit être signé par l'armateur et estime donc que l'ajout proposé n'est pas nécessaire.
- 248. Un représentant gouvernemental de la Fédération de Russie** s'oppose également à l'introduction du terme «employeur» dans le texte de la convention. Il note cependant que la définition de «gens de mer» peut varier en fonction des pays: alors que dans certains cas,

il s'agit de toute personne travaillant à bord de navires, dans d'autres, certains travailleurs sur des navires de passagers et sur des navires de recherche scientifique ne sont pas considérés comme des gens de mer et sont engagés dans le cadre de contrats qui ne sont pas des contrats d'engagement maritime. Par exemple, les scientifiques à bord de navires de recherche peuvent ne travailler à bord du navire que pendant une expédition particulière. Il pourrait être utile d'envisager de proposer un libellé dans un futur amendement pour couvrir ces situations.

- 249. Un représentant du gouvernement des Bahamas** déclare que, sur les navires battant le pavillon de son pays, toutes les différentes catégories de membres d'équipage, en particulier sur des navires de croisière, doivent avoir un contrat d'engagement maritime, y compris ceux qui ne participent pas à l'exploitation du navire. Par conséquent, il ne peut y avoir aucun doute quant à l'identité de l'armateur et la protection dont bénéficient les gens de mer. Il ajoute, en réponse à un commentaire du vice-président du groupe des gens de mer, que l'Autorité maritime des Bahamas est la première instance compétente en cas de manquement à l'obligation de fournir une protection adéquate aux gens de mer et traite toutes les plaintes déposées par les gens de mer sur les navires battant son pavillon. Dans ce cas, l'armateur est toujours responsable, y compris lorsque des travailleurs à bord ne sont pas considérés comme des gens de mer aux fins de la MLC, 2006.
- 250. Le vice-président du groupe des gens de mer** rappelle que l'alinéa *a)* du paragraphe 1 de la norme A2.1 utilise le terme «salarié». S'il y a un salarié, il y a forcément un employeur. Toutefois, en vue de résoudre les problèmes soulevés au cours de la discussion, il pourrait être possible de clarifier l'amendement en utilisant une formulation telle que «lorsque l'armateur n'est pas une partie au contrat d'engagement maritime».
- 251. La greffière** signale que, dans le cadre de son contrôle de l'application de la convention, la commission d'experts a constaté de nombreux cas où la législation nationale ne respecte pas l'obligation de préciser que l'armateur doit signer le contrat d'engagement maritime dans tous les cas. Les réglementations nationales ne spécifient pas toujours que l'armateur doit être partie au contrat. La commission d'experts a souligné le lien juridique fondamental que la convention établit entre l'armateur et le marin.
- 252. Le vice-président du groupe des armateurs** comprend, d'après les dispositions de la convention, que l'armateur doit toujours être partie au contrat d'engagement maritime. Le texte contenu dans la proposition signifierait que ce n'est pas toujours le cas et pourrait affaiblir le principe contenu dans la convention. Toutefois, dans les cas identifiés par la commission d'experts, il est clair que la règle selon laquelle l'armateur doit signer le contrat d'engagement maritime doit être appliquée. Il est disposé à retirer l'amendement A.74 en faveur d'une résolution demandant à la commission d'experts de veiller à la bonne application des dispositions en question, en vertu desquelles le marin peut toujours se retourner contre l'armateur.
- 253. Le vice-président du groupe des gens de mer** est disposé à retirer la proposition n° 7 en faveur d'une résolution rédigée conjointement par les groupes des armateurs et des gens de mer.
- 254.** Il en est décidé ainsi.

Proposition d'amendement au code n° 8 concernant l'ajout d'un nouveau paragraphe 3 à la norme A2.5.1 de la MLC, 2006

255. La discussion qui suit porte sur la proposition d'amendement au code n° 8 concernant l'ajout d'un nouveau paragraphe 3 à la norme A2.5.1 de la MLC, 2006, soumise par le groupe des gens de mer, telle que présentée dans la partie II du document d'information. Elle propose donc d'ajouter le nouveau paragraphe 3 ci-après à la norme A2.5.1:

- «3. Nonobstant le paragraphe 2 de la présente norme, tout Membre veille à ce que:
- a) les gens de mer aient droit à une rémunération, des indemnités, des vivres et un logement, ainsi qu'aux traitements médicaux nécessaires depuis le moment où ils quittent le navire jusqu'à leur arrivée à la destination de rapatriement;
 - b) lorsque la destination de rapatriement est le domicile du marin, ou tout autre lieu mutuellement convenu, les frais de rapatriement sont à la charge de l'armateur jusqu'à ce que le marin arrive à destination.»

256. Elle propose également, au principe directeur B2.5.1, de supprimer l'alinéa a) du paragraphe 6 et, à l'alinéa c) du paragraphe 6, de remplacer «pays de résidence» par «domicile».

257. Le vice-président du groupe des gens de mer rappelle que, pendant la récente pandémie, la question du rapatriement des gens de mer est devenue très pressante. Pendant la pandémie de COVID-19, et avant cela en d'autres occasions, des gens de mer qui étaient en route pour rejoindre leur navire après avoir signé leur contrat d'engagement maritime ont vu leur engagement annulé pour des raisons indépendantes de leur volonté. Ces gens de mer se sont alors retrouvés loin de chez eux, dans une situation très délicate impliquant de lourdes pertes financières. Bien que la convention offre une solution à ce genre de situation, ils ont éprouvé des difficultés à obtenir réparation, voire à contacter le prestataire d'assurance ou à se prévaloir de la mesure équivalente appropriée pour obtenir une indemnisation. La situation est devenue encore plus complexe et délicate pendant la pandémie, le retour des gens de mer s'accompagnant souvent de périodes de quarantaine à l'arrivée dans leur pays. Or, il est rare qu'ils soient rémunérés pendant ces périodes dont ils peuvent être tenus de payer les dépenses. Il est important de préciser que les frais des gens de mer doivent être couverts dans de tels cas, non seulement jusqu'à ce qu'ils arrivent dans leur propre pays, mais aussi jusqu'à ce qu'ils atteignent leur domicile, qui, surtout dans les grands pays, peut être très éloigné d'un aéroport situé dans une grande ville. La proposition vise donc à remédier à une lacune de la convention.

Amendements A.75, A.76 et A.77

258. Les amendements A.75, A.76 et A.77, soumis par le groupe des armateurs, proposent de supprimer la totalité du nouveau texte contenu dans la proposition.

259. Le vice-président du groupe des armateurs présente les amendements et fait remarquer que la proposition vise à introduire deux nouveaux concepts dans la convention. Le premier a trait au lieu du rapatriement qui est déjà clairement spécifié dans la MLC, 2006, et fait référence au retour des gens de mer dans leur pays d'origine, et non sur le pas de la porte de leur domicile, et c'est précisément ce que font les armateurs depuis des années, conformément à une disposition qui a été minutieusement rédigée. Le deuxième concerne un changement de la couverture des salaires pendant le rapatriement. Il existe de

nombreuses raisons pour lesquelles un marin peut ne pas souhaiter être rapatrié directement vers son domicile.

- 260. Le vice-président du groupe gouvernemental** déclare que quelques représentants gouvernementaux ne soutiennent pas la proposition.
- 261. Le vice-président du groupe des gens de mer** indique que, même s'il n'y a aucune raison de ne pas proposer des amendements qui introduisent de nouveaux concepts dans la convention, tel n'est pas le cas de la présente proposition. Les dispositions introduites dans la convention à la norme A2.5.2 par les amendements de 2014 font référence à «l'arrivée du marin à son domicile» au paragraphe 9 c) et à «l'arrivée à son domicile» au paragraphe 10. Par conséquent, en cas de rapatriement, les clubs P&I sont disposés à fournir une garantie financière jusqu'au retour des gens de mer à leur domicile. Le concept initial du rapatriement des gens de mer établi dans la MLC, 2006, provient de conventions de l'OIT plus anciennes, dont certaines datent des premiers jours de l'OIT, il y a plus d'un siècle, et il est donc compréhensible qu'il faille les mettre à jour. Par exemple, dans le cas des Philippines, un pays qui fournit environ 20 pour cent des gens de mer dans le monde, si ces derniers ne sont rapatriés que jusqu'à l'aéroport de Manille, leur trajet jusqu'à leur domicile peut s'avérer très long et onéreux, surtout s'il s'agit de rejoindre l'une des très nombreuses îles isolées du pays. De la même façon, les distances sont considérables en Fédération de Russie qui s'étend sur plusieurs fuseaux horaires. Il demande donc aux représentants gouvernementaux et aux armateurs d'y repenser et de soutenir une proposition destinée à aligner la norme A2.5.1 avec l'objectif énoncé à la règle 2.5, à savoir «assurer aux gens de mer la possibilité de rentrer chez eux».
- 262. Le vice-président du groupe des armateurs** déclare qu'il convient aussi de rappeler que la convention établit des normes minimales à propos du rapatriement et laisse aux États Membres et aux partenaires sociaux le soin de fournir les indications supplémentaires qu'ils jugent nécessaires. Il n'est donc pas obligatoire de modifier la convention à cet égard; cela ne ferait que priver les États Membres de la liberté d'élaborer leurs propres mesures adaptées à leurs besoins. C'est un principe de longue date, remontant par exemple à la convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926, et à la convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987, plus récente. Selon ce principe, la destination du rapatriement comprend le lieu où le marin a accepté de s'engager, le lieu stipulé par convention collective, le pays de résidence du marin ou tout autre lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.
- 263. Un représentant gouvernemental du Brésil** soutient la proposition soumise par le groupe des gens de mer. Au Brésil, il est prévu que le marin puisse rejoindre son domicile qui peut parfois être très éloigné du port ou de l'aéroport d'arrivée dans le pays.
- 264. Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni** signale que les pratiques de rapatriement acceptées il y a un siècle ne sont peut-être plus applicables à l'heure actuelle, surtout compte tenu des progrès extraordinaires qui ont été accomplis, par exemple dans le domaine du transport aérien. Il souscrit donc à la proposition du groupe des gens de mer et prend note du besoin de cohérence dans la convention.
- 265. Un représentant gouvernemental de la Norvège** indique que la législation nationale dans son pays est très semblable à ce que propose le groupe des gens de mer; il appuie donc la proposition.
- 266. Un représentant gouvernemental de la Fédération de Russie** souscrit également au principe qui sous-tend la proposition. Il estime qu'il convient de couvrir la rémunération, les indemnités, les vivres et le logement, ainsi que les traitements médicaux nécessaires des

gens de mer depuis le moment où ils quittent le navire jusqu'à leur arrivée à la destination de rapatriement, y compris le temps qu'ils passent en quarantaine obligatoire.

- 267. La présidente** conclut que le soutien n'est pas suffisant pour poursuivre l'examen des amendements A.75, A.76 et A.77. Les amendements A.35, A.37 et A.39 sont identiques et ne sont donc pas examinés.

Amendement A.82

- 268.** L'amendement A.82, soumis par le gouvernement de la Fédération de Russie, propose d'ajouter à la fin de l'alinéa a) du paragraphe 3 de la norme A2.5.1 la portion de phrase suivante: «, incluant le temps passé en quarantaine obligatoire, y compris à l'arrivée à destination».
- 269. Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni** souscrit également au principe qui sous-tend la proposition. Il est clair que le temps nécessaire pour rejoindre son domicile doit inclure toute quarantaine obligatoire non effectuée au domicile.
- 270.** Pour **le vice-président du groupe des armateurs**, l'amendement A.82 reflète l'un des principaux problèmes de la proposition initiale qui, dans bien des cas, aurait pour effet de prolonger le contrat d'engagement maritime. En cas de longues périodes de quarantaine ou de restriction de circuler et de franchir des frontières, et sachant que ces périodes ont pu durer jusqu'à deux ans dans certains pays à cause de la pandémie, il ne doit pas revenir aux armateurs d'entretenir les gens de mer. La responsabilité de couvrir les coûts des mesures qu'ils imposent doit incomber aux gouvernements en question.
- 271. Le vice-président du groupe des gens de mer** déclare que l'amendement crée des difficultés en se concentrant sur le problème de la quarantaine alors que d'autres difficultés pourraient survenir. Il ne voit pas la nécessité de cette précision. La proposition vise à étendre les protections prévues dans le contrat d'engagement maritime jusqu'à ce que les gens de mer arrivent à leur domicile plutôt que dans leur pays de résidence. Les détails de la couverture doivent être repris dans le contrat d'engagement maritime, voire être définis dans le cadre de la négociation collective. Même s'il y a fort à parier que les gens de mer sont engagés par l'intermédiaire d'agences, ce qui constitue la principale forme d'emploi dans le secteur, certains d'entre eux sont employés dans le cadre de contrats permanents.
- 272. Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, soulève plusieurs questions relatives à l'effet de l'ajout proposé à la convention. Quelle période serait payée aux gens de mer s'ils arrivent à leur domicile après l'expiration du contrat d'engagement maritime? Un tel cas doit-il être prévu dans le contrat d'engagement maritime et comment cela serait-il appliqué et contrôlé?
- 273. Un représentant gouvernemental de la République de Corée** s'inquiète que la proposition étende la responsabilité des armateurs si le retour des gens de mer à leur domicile est retardé, par exemple en cas de restrictions comme celles qui ont été imposées pendant la pandémie.
- 274. Un représentant gouvernemental de la Norvège** ne soutient pas l'inclusion des périodes de quarantaine obligatoire dans la durée de la période de protection des gens de mer en cas de rapatriement et ne soutient donc pas l'amendement.
- 275. Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni** déclare qu'il est évident que l'armateur ne doit pas prendre en charge les coûts liés aux obligations de quarantaine. Il pourrait être judicieux, par exemple, d'aborder la question sous l'angle de la définition des

travailleurs clés. Par exemple, au Royaume-Uni, les gens de mer ont été exemptés de quarantaine car considérés comme des travailleurs clés.

- 276. Un représentant gouvernemental de la Jordanie** convient qu'il ne doit pas revenir aux gens de mer ni aux armateurs de supporter les coûts liés à des mesures de restrictions imposées par des gouvernements. Il estime qu'il relève de la responsabilité de chaque gouvernement de veiller à ce que toute loi et toute restriction imposées en situation d'urgence n'empêchent pas les gens de mer de rentrer chez eux, et de prendre des mesures pour faciliter les tests et le respect d'autres obligations.
- 277. La présidente** conclut qu'il n'y a pas un soutien suffisant pour poursuivre l'examen de l'amendement A.82. Aucun autre gouvernement n'appuyant l'amendement A.81, il n'est pas examiné.

Amendement A.84

- 278.** L'amendement A.84, soumis par le groupe des armateurs, propose d'annuler l'amendement proposé à l'alinéa c) du paragraphe 6 du principe directeur B2.5.1 visant à remplacer les termes «pays de résidence» par «domicile», et de revenir ainsi au libellé initial de la disposition.
- 279. Le vice-président du groupe des gens de mer** constate que la proposition du groupe des gens de mer a reçu un large soutien et l'amendement A.84 est abandonné au même titre que les autres amendements qui entendent annuler les changements suggérés.
- 280. Un représentant gouvernemental du Libéria** rappelle que les termes actuellement employés dans la convention laissent aux États Membres une certaine latitude pour définir, dans leur législation nationale, les prescriptions précises relatives au rapatriement, et cela serait encore mieux souligné si le chapeau du nouveau paragraphe 3 proposé précisait que «tout Membre devrait prescrire».
- 281. La présidente** note qu'aucun des amendements à la proposition n'a obtenu suffisamment de soutien pour aboutir. La discussion doit donc porter sur la proposition initialement soumise par le groupe des gens de mer.
- 282. Le vice-président du groupe des armateurs** estime que la proposition implique un changement majeur par rapport à la situation actuelle, dont le transfert de certaines dispositions du principe directeur vers la norme. Il ne comprend pas pourquoi la proposition suggère de supprimer l'une des options de destination du rapatriement, à savoir le lieu où le marin a accepté de s'engager. En outre, la nouvelle définition suggérée de la destination du rapatriement modifie toute la logique suivie jusqu'à présent qui proposait différentes destinations, alors que la proposition impose désormais uniquement le domicile du marin. En fait, la proposition est tellement radicale qu'il sera difficile de trouver un terrain d'entente. La réelle difficulté à laquelle elle tente de remédier est la situation qui est survenue au cours de ces deux dernières années, lorsque des gens de mer ont été abandonnés dans des aéroports ou d'autres points d'entrée dans le pays, une situation sur laquelle ni les gens de mer ni des armateurs n'ont d'emprise mais qui dépend entièrement de la volonté des États Membres concernés. Pour régler ce problème, l'attention devrait se porter sur le traitement réservé aux travailleurs clés. La question de la destination du rapatriement peut être abordée dans les conventions collectives.
- 283. Le vice-président du groupe gouvernemental** indique que la proposition n'a pas remporté un large soutien auprès des gouvernements et sollicite l'avis des partenaires sociaux.

- 284. Le vice-président du groupe des gens de mer** explique que la question du rapatriement des gens de mer vers leur domicile ne survient pas uniquement dans le contexte de la pandémie, mais le manque de clarté du texte de la convention quant à la destination du rapatriement a été souligné à cette occasion. Les armateurs semblent considérer que la question de la destination du rapatriement peut être résolue individuellement par les États Membres ou par la négociation collective, mais la convention doit être plus précise. De plus, la proposition laisse suffisamment de souplesse à cet égard, la destination du rapatriement pouvant être le domicile du marin ou tout autre lieu mutuellement convenu. Le marin a donc le droit de choisir. La préférence devrait aller au domicile, mais il peut y avoir des cas où un lieu différent est approprié, comme cela est précisé dans le principe directeur.
- 285. Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, peut souscrire au principe selon lequel la destination du rapatriement doit être le domicile du marin. La destination du rapatriement peut aussi être un autre lieu mutuellement convenu ou un lieu convenu par négociation collective. Le libellé proposé dans la norme et dans le principe directeur doit être harmonisé pour traduire ces possibilités.
- 286. Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni** peut accepter la proposition qui laisse plusieurs options de destination du rapatriement. Il s'agit avant tout de remédier à la situation survenue pendant la pandémie, alors que tant de gens de mer ont éprouvé d'énormes difficultés à rentrer chez eux et que la charge de leur entretien est revenue aux gens de mer eux-mêmes ou aux armateurs. Si les gouvernements imposent des restrictions, ils doivent en assumer les conséquences.
- 287. Un représentant gouvernemental de la Fédération de Russie** souscrit sans réserve à la proposition. Le rapatriement au domicile du marin est un concept important dans un pays aussi vaste que la Fédération de Russie. Le modèle de contrat d'engagement maritime devrait être modifié pour inclure l'adresse du marin.
- 288. Un représentant gouvernemental du Brésil** appuie la proposition et convient qu'il est important d'éviter que des gens de mer soient abandonnés dans des ports ou des aéroports, sans être capables de rentrer chez eux.
- 289. Le vice-président du groupe des armateurs** déclare qu'il serait utile d'envisager une liste plus longue de destinations de rapatriement, soit en laissant la possibilité aux Membres de les définir, soit en laissant la question ouverte à la négociation collective. L'adresse du domicile des gens de mer échappe au contrôle des armateurs.
- 290. Un représentant gouvernemental de la Norvège** peut aussi souscrire à la proposition, qui est conforme aux prescriptions de la législation norvégienne. Toutefois, il est regrettable que le groupe des armateurs ne soutienne pas la proposition, car il est important de recueillir un consensus sur le point examiné.
- 291.** Compte tenu du manque de progrès réalisés pendant la discussion et du manque de temps disponible pour continuer de travailler à la formulation de la proposition, il est suggéré de reporter la discussion à la cinquième réunion de la commission.
- 292.** Il en est décidé ainsi.

Proposition d'amendement au code n° 9 concernant le paragraphe 5 c) vi) de la norme A1.4 de la MLC, 2006

293. La discussion qui suit porte sur la proposition d'amendement au code n° 9 concernant le paragraphe 5 c) vi) de la norme A1.4 de la MLC, 2006, soumise par le groupe des gens de mer, telle que présentée dans la partie II du document d'information. Elle propose d'ajouter, à la fin de l'alinéa c) vi) la portion de phrase suivante: «, et communiquent aux gens de mer des informations adéquates sur ce système, y compris des détails sur la manière de déposer une demande, préalablement à l'engagement ou au cours du processus d'engagement».
294. **Le vice-président du groupe des gens de mer** indique que pendant la pandémie, mais aussi en d'autres occasions, des gens de mer en route pour rejoindre leur navire après avoir signé leur contrat d'engagement maritime ont malheureusement vu leur engagement annulé pour des raisons indépendantes de leur volonté. Ils se sont alors retrouvés loin de chez eux et ont subi de lourdes pertes financières. Même si l'alinéa c) vi) du paragraphe 5 de la norme A1.4 prévoit une solution à ce type de situation, dans la pratique, les gens de mer éprouvent des difficultés pour s'assurer que des mesures sont prises ou même à contacter le prestataire d'assurance, ou à se prévaloir de la mesure équivalente appropriée pour obtenir l'indemnisation à laquelle ils ont droit. Abandonnés, ils ne disposent alors d'aucun moyen de déposer plainte comme il se doit. Cette situation est due au fait que nombre de gens de mer ignorent la protection qu'offrent les paragraphes 5, 6, 7 et 8 de la norme A1.4. Bien que l'annexe A2-I reprenne les renseignements qui doivent être inclus sur le certificat de sécurité financière prévue au paragraphe 2 de la règle 2.5, dont le nom et l'adresse du prestataire ou des prestataires de la garantie financière, de même que les coordonnées des personnes ou de l'entité chargée de traiter les demandes d'assistance des gens de mer, il n'est pas évident de déterminer à qui revient la responsabilité de fournir ce genre d'informations aux gens de mer. La proposition vise donc à clarifier l'obligation de fournir aux gens de mer des informations semblables à celles reprises dans l'annexe A2-I.

Amendement A.85

295. L'amendement A.85, soumis par le groupe des armateurs, propose de supprimer la portion de phrase ajoutée dans la proposition.
296. **Le vice-président du groupe des armateurs** indique que l'objectif de la proposition n'est pas clair. Il souhaiterait des précisions quant au nombre de cas où des gens de mer se sont retrouvés dans ce genre de situation, leur fréquence et la lacune réelle dans les dispositions de la convention. Si la situation ne se produit que rarement, il est difficile de justifier un amendement à la convention. En outre, il ne voit pas clairement de quelle manière le libellé proposé résout le problème ou améliore la situation ni comment la proposition sera appliquée. Si la formulation proposée est adoptée, qui sera responsable d'informer les gens de mer et à quelle fréquence ?
297. **Le vice-président du groupe gouvernemental** déclare que la majorité du groupe gouvernemental est disposée à soutenir le libellé de la proposition. Néanmoins, la proposition soulève quelques questions quant à son application dans la pratique. Un autre sujet de préoccupation a trait au fait que ce point est déjà couvert par le texte de la norme et il serait donc plus adapté de fournir des orientations supplémentaires dans le principe directeur.

- 298. Un représentant gouvernemental de la Norvège** estime que la MLC, 2006, prévoit déjà une solution au problème soulevé dans la proposition. Il estime donc préférable de rédiger des orientations sur les informations à fournir aux gens de mer. Par conséquent, il soutient l'amendement.
- 299. Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE,** fait part de son approbation de principe de la proposition. L'alinéa c) du paragraphe 5 prévoit déjà que les services de recrutement et de placement des gens de mer mettent en place un système de protection, sous la forme d'une assurance ou d'une mesure équivalente appropriée, pour indemniser les gens de mer du fait que le service de recrutement et de placement ou l'armateur en vertu du contrat d'engagement maritime n'a pas rempli ses obligations à leur égard. Toutefois, le groupe des gens de mer devrait préciser la façon dont l'obligation de fournir des informations aux gens de mer serait mise en œuvre.
- 300. Un représentant gouvernemental de la Fédération de Russie** souscrit également à l'intention de la proposition. Bien que la fourniture de ces informations soit utile, elle ne profiterait qu'aux gens de mer recrutés par l'intermédiaire de services de recrutement et de placement.
- 301. Un représentant gouvernemental de la Jordanie** convient qu'il est important de s'assurer que les gens de mer ont connaissance de leurs droits, savent vers qui se tourner en cas de problèmes et comment faire une demande. Il pourrait être utile d'envisager la possibilité d'inclure dans les contrats d'engagement maritime des informations spécifiques sur la façon d'effectuer une demande en de telles situations.
- 302. Le vice-président du groupe des gens de mer** reconnaît que la convention contient déjà des dispositions sur la situation dont il est question, y compris l'alinéa c) ii) du paragraphe 5, qui précise que les Membres doivent s'assurer que les «dispositions nécessaires sont prises pour que les gens de mer puissent examiner leur contrat d'engagement avant et après leur signature et pour qu'un exemplaire du contrat leur soit remis». Toutefois, il n'en reste pas moins qu'un trop grand nombre de gens de mer ne sont pas au courant de la protection offerte et que les dispositions prises ne leur sont pas précisées au moment où ils signent leur contrat. Plus précisément, pendant la pandémie, il y a eu de nombreux cas où les navires auxquels les gens de mer avaient été affectés ne se trouvaient pas là où ils étaient censés être. En 2021, il y a eu 91 cas d'abandon de gens de mer et dans 41 de ces cas, il n'y avait aucune garantie financière pour couvrir les cas d'abandon. Ces gens de mer ont alors dû se retourner vers le système de protection des agences de recrutement et de placement, mais ils n'avaient pas reçu les informations nécessaires pour effectuer ces démarches. À la suite de nouvelles consultations, au lieu de la formulation contenue dans la proposition, il serait possible d'ajouter après «leur soit remis», à l'alinéa c) ii) du paragraphe 5 de la norme A1.4, la portion de phrase suivante: «dont des informations sur le système de protection visé au point vi) ci-dessous».
- 303. Le vice-président du groupe des armateurs** constate que, en réponse à la demande d'informations sur le nombre de cas survenus où le problème qu'entend résoudre la proposition s'est présenté, le vice-président du groupe des gens de mer a fait référence à des cas d'abandon, ce qui ne semble pas directement lié au problème dont il est question. Il ajoute qu'il y a actuellement un bon système en place qui garantit que les gens de mer sont dûment informés aux Philippines, le pays qui fournit le plus de gens de mer au monde. Compte tenu du manque d'informations disponibles, il serait plus approprié de demander à la commission d'experts de clarifier la situation en ce qui concerne la mise en œuvre de l'obligation d'informer les gens de mer à propos du système de protection disponible.

- 304. La greffière** indique que la commission d'experts demande aux gouvernements de fournir dans leurs rapports sur l'application de la convention des informations sur le système de protection établi par les services de recrutement et de placement des gens de mer, conformément à l'alinéa c) vi) du paragraphe 5 de la norme A1.4. Cependant, les rapports contiennent peu d'informations à cet égard. Si la commission d'experts ne parvient pas à obtenir des informations sur le système, il y a lieu de penser que les gens de mer doivent également éprouver des difficultés à trouver les informations pertinentes. Il convient également de noter que le système de protection prévu à l'alinéa c) vi) du paragraphe 5 de la norme A1.4 pour couvrir toutes pertes pécuniaires des gens de mer du fait que le service de recrutement et de placement ou l'armateur en vertu du contrat d'engagement maritime n'a pas rempli ses obligations à leur égard n'est pas limité à quatre mois de salaires en suspens et autres prestations comme en cas d'abandon (paragraphe 9 de la norme A2.5.2).
- 305. Le vice-président du groupe des armateurs** accueille favorablement ces précisions qui soulignent la nécessité de se concentrer sur l'application des prescriptions déjà énoncées dans la convention.
- 306. Le vice-président du groupe des gens de mer** rappelle que le système de protection établi à l'alinéa c) vi) du paragraphe 5 de la norme A1.4 est antérieur au dispositif de garantie financière en cas d'abandon. Les difficultés rencontrées par la commission d'experts pour obtenir des informations sur le système de protection ne font que confirmer la situation à laquelle les gens de mer sont confrontés. L'adoption d'un amendement ne requiert absolument pas qu'il y ait un besoin impérieux, comme le montre l'approbation de la proposition n° 4 qui aborde une situation survenue dans un nombre relativement faible de cas.
- 307. Des représentants gouvernementaux du Brésil et de la Fédération de Russie** appuient le sous-amendement proposé par le vice-président du groupe des gens de mer, même s'il faut des éclaircissements supplémentaires.
- 308. Le vice-président du groupe des armateurs**, tout en reconnaissant le problème sous-jacent, estime que le sous-amendement proposé par le vice-président du groupe des gens de mer n'aide pas, car il se ferait dans un alinéa lié aux droits et aux devoirs des gens de mer dans le cadre de leur contrat d'engagement maritime, alors que le système de protection actuellement examiné ne fait pas partie dudit contrat. De plus, cela obligerait à réorganiser les alinéas pour préserver une clarté juridique. Toutefois, dans un effort visant à résoudre les préoccupations soulevées, il propose de remplacer la formule contenue dans la proposition par «et s'assurent que les gens de mer sont informés, avant ou au moment de leur engagement, de leurs droits prévus dans ledit système». Il serait utile d'avoir les points de vue des gouvernements afin de déterminer s'il faut intégrer cette portion de phrase dans la norme ou le principe directeur.
- 309. Le vice-président du groupe des gens de mer** indique que le sous-amendement proposé répond dans une large mesure aux inquiétudes soulevées, mais que son caractère obligatoire doit être maintenu en l'insérant dans la norme.
- 310. Un représentant gouvernemental des Bahamas** souscrit au sous-amendement proposé, mais préférerait le voir figurer dans le principe directeur.
- 311. Des représentants gouvernementaux de la Fédération de Russie, du Libéria, du Royaume-Uni et de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, souscrivent à l'inclusion du libellé dans la norme pour en faire une prescription obligatoire.

- 312. Un représentant gouvernemental de la République de Corée**, tout en soutenant le sous-amendement, s'inquiète que la formulation ne couvre que la responsabilité de l'agence de recrutement et pas celle de l'armateur. Selon lui, le libellé initial de la proposition est préférable.
- 313. Une représentante gouvernementale des Philippines** explique que, dans son pays, le contrat d'engagement maritime type prévoit l'obligation d'y joindre une copie du certificat d'assurance délivré à l'agence de recrutement reprenant les informations requises.
- 314.** Il est décidé d'approuver l'amendement A.85, tel que sous-amendé.
- 315.** Il est décidé d'approuver la proposition n° 9, telle qu'amendée.

Proposition d'amendement au code n° 10 concernant le paragraphe 9 a) de la norme A2.5.2 de la MLC, 2006

- 316.** La discussion qui suit porte sur la proposition d'amendement au code n° 10 concernant le paragraphe 9 a) de la norme A2.5.2 de la MLC, 2006, soumise par le groupe des gens de mer, telle que présentée dans la partie II du document d'information. Elle propose de remplacer le terme «quatre» par «huit» à deux reprises dans l'alinéa a) du paragraphe 9 de la norme A2.5.2, de sorte que la fin de l'alinéa se lise comme suit: «le montant dû ne devant excéder huit mois de salaire et huit mois pour les autres prestations en suspens».
- 317. Le vice-président du groupe des gens de mer** rappelle que les amendements relatifs à la garantie financière en cas d'abandon de gens de mer sont en vigueur depuis bientôt quatre ans. Au cours de ces quatre années, de nombreux cas d'abandon ont été réglés, mais il a été constaté qu'une grande partie des cas ne sont pas réglés à temps pour permettre aux gens de mer concernés de percevoir l'intégralité des salaires qui leur sont dus. Il y a plusieurs raisons à cela, y compris, entre autres retards causés par les différentes parties concernées, le fait que les gens de mer ne signalent pas les abandons en temps utile, le refus des États du port et des services portuaires de laisser les équipages débarquer et le fait que les prestataires de garantie financière n'agissent pas suffisamment rapidement pour verser les salaires. L'amendement proposé permettrait d'accroître le montant maximal couvert par le prestataire de la garantie financière en vertu de la MLC, 2006. Les membres d'équipage abandonnés bénéficieraient ainsi d'une garantie plus importante dans les cas ne pouvant être réglés rapidement.
- 318. Un porte-parole du groupe des armateurs**, tout en remerciant le groupe des gens de mer pour la proposition et les explications fournies, s'oppose à l'amendement proposé qui n'est pas viable du point de vue de l'assurance et pourrait aussi avoir comme effet dans la pratique de prolonger les périodes d'abandon. Il convient de rappeler que la responsabilité au titre de la disposition relative à la garantie financière incombe directement au prestataire de la garantie financière plutôt qu'à l'armateur ou à toute autre partie. Il est arrivé que des États Membres sur le territoire desquels des cas d'abandon sont survenus aient impitoyablement privé les gens de mer abandonnés de leurs droits, aient confisqué leurs passeport et autres documents d'identité, et aient refusé tout congé à terre et parfois, la fourniture de soins médicaux. Même si de telles actions doivent être condamnées, il convient de garder à l'esprit qu'une extension de la période de responsabilité de la garantie financière de quatre à huit mois, associée à l'obligation permanente d'entretien et de soutien, pourrait conduire à des périodes d'abandon encore plus longues. Les gens de mer se retrouveraient alors isolés à bord, souvent sur des navires dont l'état se détériore, sans que les États du port ou les États du pavillon n'aient conscience de l'urgence de la situation ni ne soient incités à agir pour faciliter le rapatriement. Prolonger la période de

responsabilité du prestataire de la garantie financière ne résoudrait pas le problème de l'abandon des gens de mer et n'atténuerait pas nécessairement les risques évoqués par le vice-président du groupe des gens de mer. En effet, l'amendement proposé pourrait avoir comme conséquence d'encourager des armateurs peu scrupuleux à décider consciemment de ne plus verser les salaires des gens de mer sachant qu'ils seront couverts par le prestataire de la garantie financière. De la même façon, des gens de mer pourraient être tentés de retarder la déclaration de leur abandon ou la présentation de la demande d'indemnisation pour des périodes bien plus longues que celles actuellement prévues dans les dispositions, dans le vain espoir de ne pas perdre leur emploi et convaincus qu'ils seraient payés par le prestataire de la garantie financière. Il est important de rappeler que les prestataires de garantie financière doivent assurer le risque, pas l'événement. Évidemment, la proposition a aussi une incidence financière importante puisque doubler la période de responsabilité augmenterait les risques de réassurance à un niveau tel que toute réassurance deviendrait excessivement chère, voire inabordable. Il convient de rappeler à cet égard que les clubs P&I ne font pas payer les certificats de garantie financière de la MLC, 2006, qui sont inclus dans la prime avec d'autres risques. Il est possible que l'assurance rapatriement au niveau nécessaire pour la flotte marchande mondiale ne soit pas du tout disponible compte tenu de l'exposition totale des souscripteurs qui résulterait certainement de la proposition. Par exemple, le risque pour seulement une des flottes assurées passerait de 750 millions à 1,5 milliard de dollars des États-Unis pour huit mois de salaire, sans compter l'entretien et le soutien, ce qui aurait un effet disproportionné sur les prestataires de garantie financière. En effet, il a été extrêmement compliqué d'obtenir une réassurance suffisante pour faire face au risque d'abandon ces dernières années. Si la réassurance n'est plus disponible, les clubs P&I pourraient ne plus être en mesure d'offrir des certificats de garantie financière au titre de la MLC, 2006, signifiant que les gens de mer ne seraient plus couverts ou disposeraient d'une couverture moins fiable, avec un risque plus grand pour les États du pavillon et les États du port de devoir intervenir en cas de défaillance du prestataire d'assurance.

319. **Le vice-président du groupe gouvernemental** demande si d'autres options sont possibles, autres que les clubs P&I, pour la fourniture de certificats de garantie financière.
320. **Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni** dit comprendre la proposition, mais, à la lumière des indications fournies par les clubs P&I, il n'est pas en mesure de la soutenir. Les changements approuvés dans le cadre de la proposition n° 3 permettraient de répondre en partie aux préoccupations soulevées.
321. **Un représentant gouvernemental de la Fédération de Russie** aurait souhaité soutenir la proposition qui vise à améliorer la situation des gens de mer, mais convient qu'il faut prendre en considération les risques encourus par les assureurs.
322. **Un représentant gouvernemental de la Norvège** partage l'avis des orateurs précédents et rappelle que les dispositions relatives à la garantie financière ont été rédigées en étroite coopération avec les clubs P&I.
323. **Le vice-président du groupe des gens de mer** prend note des points de vue exprimés au nom des clubs P&I, notamment en ce qui concerne la question de la réassurance. Le cas de la compagnie *Crystal Cruises* est un exemple des risques encourus par les gens de mer puisque plus de 2 000 d'entre eux ont été concernés et la plupart de leurs créances étaient bien supérieures à quatre mois. Il faut également tenir compte de la crainte que la proposition puisse avoir des effets inattendus en termes de prolongation des périodes d'abandon. Il est important de travailler avec les clubs P&I sur ces questions et il convient de rappeler que les clubs P&I ont dû modifier leurs règles pour que l'amendement relatif à

la garantie financière soit applicable. Le système de l'OMI en cas d'abandon est bien plus robuste, prévoyant la participation obligatoire des gouvernements au processus. Il serait possible d'envisager la création d'un groupe de travail de la commission pour présenter une proposition lors de sa prochaine réunion.

- 324. Un représentant gouvernemental des Bahamas** déclare que toute extension de la période de protection des salaires en suspens et autres prestations aurait pour effet d'augmenter le risque pour les gens de mer; il ne soutient donc pas la proposition. Il rappelle que les autorités nationales des Bahamas ont activement participé à la résolution des problèmes rencontrés par toutes les parties dans le cas de la compagnie *Crystal Cruises*, y compris les syndicats de gens de mer, les États du port et les banques, et que des solutions ont été trouvées pour toutes les personnes concernées, y compris les gens de mer.
- 325.** En réponse à la suggestion de soumettre la question au groupe de travail mixte OIT/OMI, **le vice-président du groupe des gens de mer** signale que cette question relève exclusivement de l'OIT. Il est disposé à retirer la proposition en faveur d'une résolution commune appelant à la création d'un groupe de travail sous les auspices de la commission pour examiner la question.
- 326.** Il en est décidé ainsi.

Proposition d'amendement au code n° 11 concernant le paragraphe 5 de la norme A4.3 et le principe directeur B4.3.5 de la MLC, 2006

- 327.** La discussion qui suit porte sur la proposition d'amendement au code n° 11 concernant le paragraphe 5 de la norme A4.3 et le principe directeur B4.3.5 de la MLC, 2006, soumise par les gouvernements de l'Australie, de la France, du Kenya, de la Nouvelle-Zélande, de la Norvège et du Panama, telle que présentée dans la partie II du document d'information. Elle propose d'ajouter un nouvel alinéa *a)* au paragraphe 5 de la norme A4.3 qui se lirait comme suit:
- «*a)* tous les décès soient dûment enregistrés et classés conformément au paragraphe 3 du principe directeur B4.3.5, et déclarés chaque année à l'Organisation internationale du Travail en vue de leur inscription dans un registre mondial des décès en mer;»
- 328.** Elle propose aussi d'ajouter deux nouveaux paragraphes 3 et 4 au principe directeur B4.3.5 qui se liraient comme suit:
- «3. L'autorité compétente déclare chaque année à l'Organisation internationale du Travail tous les décès survenus, en suivant la classification ci-dessous:
- a)* maladie;
 - b)* causes naturelles;
 - c)* passage par-dessus bord;
 - d)* accident du travail;
 - e)* suicide;
 - f)* suicide présumé;
 - g)* autres.

4. Les données relatives aux décès devraient être accompagnées des informations suivantes: type de décès (suivant la classification ci-dessus), numéro OMI, lieu du décès (en mer, dans un port, à un poste de mouillage) et grade du marin (officier (service du pont ou service des machines), matelot, etc.).»
- 329. Une représentante gouvernementale de l’Australie**, en présentant la proposition, déclare que l’on manque de données mondiales sur les décès en mer. La proposition porte donc sur la création d’une base de données mondiale à ce sujet. À l’heure actuelle, les données sur les décès en mer ne sont pas recensées au niveau mondial ni classées sous un format cohérent, ce qui rend difficile l’analyse des données disponibles pour s’attaquer aux causes et dresser un tableau général de l’état de santé mentale des gens de mer. Un certain nombre de réunions préparatoires ont été organisées avec les gouvernements qui parrainent conjointement la proposition et elles ont conduit à des sous-amendements à la proposition, appuyés par les gouvernements du Kenya et de la Nouvelle-Zélande. Il s’agit notamment de la suppression de la référence au numéro OMI, afin que les données sur les décès de gens de mer soient confidentielles et que ces derniers ne soient pas identifiés. Il a également été proposé d’inclure la catégorie et la taille (jauge brute) du navire pour faciliter le classement des données et de supprimer la référence aux «causes naturelles» dont il est déjà tenu compte dans le classement. Enfin, la mention «suicide présumé» serait également supprimée. Les données compilées seraient essentielles pour comprendre les tendances mondiales à cet égard et orienter les recherches et les mesures de sécurité et de santé au travail pour les gens de mer à bord des navires.
- 330. Un représentant gouvernemental des Bahamas** fait observer que tous les incidents énumérés dans la proposition sont déjà signalés à l’OMI. Il doute donc que la MLC, 2006, offre un cadre approprié à cette initiative.
- 331. Un représentant gouvernemental du Libéria** estime qu’aucune prescription supplémentaire, telle que prévue par la proposition, n’est nécessaire si les États Membres s’acquittent de leurs obligations en matière de collecte et de communication des données, en application du paragraphe 5 de la norme A4.3 et avec les orientations fournies par le principe directeur B4.3.5 de la convention, et en matière de rapports annuels, conformément au paragraphe 13 de la norme A5.1.4, accompagné des orientations fournies par le paragraphe 10 du principe directeur B5.1.4.
- 332. Un représentant gouvernemental de la Fédération de Russie** déclare que, sans une ventilation très précise des données collectées sur les décès, elles ne seront pas utiles.
- 333. Un représentant gouvernemental de la République de Corée** indique que la responsabilité des données sur les décès en mer devrait incomber à l’État du pavillon; celui-ci devrait être chargé de soumettre des données sur tous les incidents impliquant des gens de mer à bord de navires battant son pavillon, indépendamment de la nationalité des gens de mer.
- 334. Un représentant gouvernemental du Japon**, tout en saluant la proposition et comprenant l’importance de disposer d’une base de données, se demande s’il faut l’inclure dans la partie obligatoire de la convention. Il convient également de garder à l’esprit qu’il est souvent difficile d’établir les raisons d’un décès, notamment en cas de suspicion de suicide.
- 335. Une représentante gouvernementale de Maurice** souscrit à la proposition.
- 336. Un représentant gouvernemental de la Norvège** accueille également favorablement la proposition. Il note que les données collectées par l’OMI portent sur les incidents et accidents individuels dans le cadre du système d’enquête sur les accidents maritimes. La

proposition porte davantage sur l'analyse et la compilation de données mondiales pour dégager des tendances grâce à des données agrégées. L'OIT possède l'expérience nécessaire dans ce domaine et la MLC, 2006, offre donc un cadre approprié à la proposition.

- 337. Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni**, rappelant que la MLC, 2006, se concentre sur les gens de mer, convient que la proposition ne concerne pas seulement les accidents et devrait donc être examinée dans le contexte de la convention. Il propose de supprimer les termes «et classés conformément au paragraphe 3 du principe directeur B4.3.5» qui ne sont pas nécessaires.
- 338. Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, demande des éclaircissements sur la différence de sens entre les termes anglais «fatalities» et «deaths», tous deux traduits par «décès» en français. La question se pose aussi de savoir si les données devaient être soumises à l'OIT ou au Directeur général du BIT. De plus, toute classification devrait adopter une approche neutre en ce qui concerne le genre.
- 339. Le vice-président du groupe des armateurs** note que la proposition créerait une nouvelle obligation pour certaines parties. Son objectif est de parvenir à une meilleure compréhension des raisons des décès en mer, et notamment les suicides. Toutefois, elle ne prévoit pas de plan d'action sur ce qu'il adviendra des données obtenues. La convention prévoit déjà en partie la communication des données et il s'agirait donc l'affiner. En anglais, le terme «fatalities» fait référence au nombre de décès pour 100 cas d'une maladie; le terme «deaths» est donc plus approprié. Même s'il est important de connaître le nombre de suicides de gens de mer, un chiffre seul est inutile, sauf s'il illustre une tendance et est comparable à celui d'autres professions. Il est donc nécessaire de procéder à une comparaison avec d'autres professions. Les données recueillies doivent être ventilées par sexe et âge. Par ailleurs, il est très difficile de déterminer les cas de suicide. Dans de nombreuses juridictions, seul un médecin légiste peut déterminer les causes du décès.
- 340. Le vice-président du groupe des gens de mer** fait part de son approbation de principe de la proposition. Il est important de disposer de données exactes pour garantir des conditions de vie et de travail décentes aux gens de mer et éclairer l'élaboration des politiques. Il est évident que le temps passé loin de chez eux et la pression subie par les gens de mer en tant que travailleurs clés pendant la pandémie ont augmenté le risque de suicide. Mais de nombreuses questions subsistent sur la façon dont la proposition peut atteindre les objectifs visés. De plus, les décès en mer pourraient ne pas donner un tableau complet de la situation, car des marins peuvent mourir à leur retour chez eux après un voyage et les causes du décès peuvent inclure l'exposition à l'amiante ou à des produits chimiques. En mer, les conditions sont toujours difficiles. Il est également important de garantir la confidentialité des données et de veiller à ce que les gens de mer ne soient pas identifiés, notamment dans les cas de suicide qui soulèvent des problèmes d'ordre culturel et religieux. La protection et les prestations dont bénéficient les familles des gens de mer pourraient ne pas être fournies en cas de suicide. Il serait également nécessaire de préciser la partie responsable de la préparation des rapports, vraisemblablement l'État du pavillon, afin de s'assurer qu'il n'y a pas de double ou de triple déclaration. La question traitée par la proposition est en grande partie liée aux prescriptions existantes en matière d'établissement de rapports sur la sécurité et la santé au travail. Toutefois, les rapports sur ces questions adressés à l'OMI sont plutôt maigres et il serait nécessaire d'améliorer ce système.

- 341. Le Conseiller juridique** a répondu par écrit à la demande d'éclaircissements formulée par le représentant gouvernemental de la France, au nom des États membres de l'UE, à propos de l'utilisation du terme «fatality» en anglais et de la préparation et la présentation à l'OIT de rapports annuels sur les décès survenus en mer. En ce qui concerne le terme anglais «fatality», l'expression «fatal accident» («accident mortel» en français) est couramment utilisée dans le droit du travail pour désigner un accident survenu au travail qui entraîne la mort d'un salarié. Dans le contexte de la santé et de la sécurité au travail, le terme «fatality» fait référence à un décès causé par un accident sur le lieu de travail, sur le chemin vers le lieu de travail ou depuis le lieu de travail, ou encore lors d'autres travaux ou mouvements directement ou indirectement liés à la profession. On le retrouve dans des expressions comme «fatality rate» (taux de mortalité), «fatality risk» (risque de décès), «fatality analysis» (analyse de la mortalité) ou «fatality database» (base de données sur la mortalité), mais peut également être utilisé pour indiquer le nombre de décès (par exemple, «single fatality» pour indiquer qu'il y a eu un mort). De l'avis du Bureau, rien ne semble donc s'opposer à l'utilisation de l'expression anglaise «global fatalities at sea register», traduite en français par «registre mondial des décès en mer», comme le suggèrent les auteurs de la proposition n° 11. En outre, le terme anglais «fatalities» est utilisé au paragraphe 1 du principe directeur B4.3.5 en lien avec les rapports sur les accidents du travail et les maladies professionnelles. Pour ce qui est de la question de savoir si le rapport annuel sur les décès en mer doit être adressé à l'OIT ou au Directeur général du BIT, la MLC, 2006, contient des références similaires concernant la présentation de rapports au Directeur général du BIT (par exemple, le paragraphe 6 de la norme A5.2.2); il est donc conseillé d'adresser le rapport annuel sur les décès au Directeur général du BIT.
- 342. Une représentante gouvernementale de l'Australie** accueille favorablement les clarifications apportées au cours de la discussion. Si l'OMI recueille certaines données sur les accidents en mer, aucune donnée n'est disponible concernant les autres décès, à savoir des informations sur les passages par-dessus bord et les suicides en mer. L'objectif de la proposition est donc d'obtenir des données de référence. Il serait nécessaire d'obtenir des éclaircissements supplémentaires sur la taxonomie à employer pour classer les décès en mer.
- 343.** À la suite de nouvelles consultations, **le vice-président du groupe gouvernemental** propose une version sous-amendée de la proposition, qui fait consensus au sein du groupe gouvernemental. Le nouvel alinéa a) du paragraphe 5 de la norme A4.3 se lirait comme suit:
- «a) tous les décès de gens de mer à bord de navires battant son pavillon fassent l'objet d'une enquête appropriée, soient dûment enregistrés et soient déclarés chaque année au Directeur général du Bureau international du Travail en vue de leur consignation dans un registre mondial des décès en mer;»
- 344.** De plus, les nouveaux paragraphes suivants seraient insérés au paragraphe 3 du principe directeur B4.3.5:
- «3. L'autorité compétente devrait déclarer tous les décès de gens de mer à bord de navires battant son pavillon chaque année au Directeur général du Bureau international du Travail selon les modalités et la classification déterminées par le Bureau.
4. Les données relatives aux décès devraient être accompagnées des informations suivantes: type de [classification des] décès, type de navire, taille du navire (jauge brute), lieu du décès (en mer, dans un port, à un poste de mouillage), genre, âge et grade du marin (officier (service du pont ou service des machines), matelot, etc.).»

- 345. Le vice-président du groupe des armateurs** salue les changements apportés à la proposition sous-amendée. D'autres améliorations sont encore possibles. Il propose d'ajouter «employés, engagés ou travaillant» après «gens de mer» au nouvel alinéa a) et au nouveau paragraphe 3 proposé, car l'expression «les décès de gens de mer à bord de navires» exclut les décès survenus à terre. Dans le nouveau paragraphe 3 proposé, il suggère également d'ajouter «et le bureau de la Commission tripartite spéciale» à la suite de «Bureau». En outre, dans le nouveau paragraphe 4, il faudrait faire référence au «type de décès» plutôt qu'à une «classification» et les données devraient être publiées, plutôt que consignées.
- 346. Le vice-président du groupe des gens de mer** estime qu'il n'est pas approprié de faire référence au «bureau de la Commission tripartite spéciale» dans ce contexte; une référence au «Bureau international du Travail» devrait suffire. Lorsque la demande d'informations est envoyée, elle doit également l'être aux Membres qui n'ont pas ratifié la convention pour s'assurer que les données sont aussi complètes que possible.
- 347. Une représentante gouvernementale de la Belgique** déclare que le terme «genre» englobe non seulement les hommes et les femmes, mais aussi les personnes qui ne s'identifient pas en tant qu'homme ou femme; il convient d'en tenir compte lors de la mise en place du système de notification.
- 348. Le vice-président du groupe des armateurs** indique qu'il faudrait faire référence à un «registre mondial», et non à un «registre mondial des décès en mer», car cela exclurait les décès survenus dans des ports ou au mouillage. S'il faut lui donner un nom précis, cela pourrait être décidé ultérieurement.
- 349. Le Conseiller juridique** indique que le terme «consignation» n'est pas nécessaire; le terme «publication» est suffisant. Dans la version anglaise, le terme «deaths» est préférable à «fatalities» (traduit par «décès» dans les deux cas en français) au principe directeur B4.3.5.
- 350.** Il est décidé d'approuver la proposition n° 11, telle qu'amendée.

Proposition d'amendement au code n° 12 concernant le paragraphe 3 de la norme A2.4, les paragraphes 1 et 2 de la norme A2.5.1, le paragraphe 8 du principe directeur B2.5.1, ainsi que les annexes A5-I, A5-II et A5-III de la MLC, 2006

- 351.** La discussion qui suit porte sur la proposition d'amendement au code n° 12 concernant le paragraphe 3 de la norme A2.4, les paragraphes 1 et 2 de la norme A2.5.1, le paragraphe 8 du principe directeur B2.5.1, ainsi que les annexes A5-I, A5-II et A5-III de la MLC, 2006, soumise par les gouvernements de l'Allemagne, de l'Australie, 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, telle que présentée dans la partie II du document d'information. Au paragraphe 3 de la norme A2.4, elle propose de supprimer «, sauf dans les cas prévus par l'autorité compétente,» et d'ajouter à la fin du paragraphe, la phrase suivante:

«Dans les cas exceptionnels dûment justifiés prévus par l'autorité compétente, au cas par cas et avec le consentement éclairé et écrit du marin concerné, un marin peut rester à bord pour une période limitée. Le congé payé annuel minimum ne peut être remplacé par une

indemnité, sauf en cas de cessation de la relation d'emploi. Le salaire et les autres prestations prévus dans le contrat d'engagement maritime, la convention collective pertinente ou la législation nationale applicable, y compris les virements visés au paragraphe 4 de la norme A2.2, continuent d'être versés pendant la période d'embarquement supplémentaire et jusqu'à ce que le marin soit dûment rapatrié conformément à la norme A2.5.1.»

- 352.** Elle propose aussi d'ajouter le nouvel alinéa *d*) ci-après au paragraphe 1 de la norme A2.5.1: «*d*) en tout état de cause, à la fin de la durée maximale des périodes d'embarquement.»
- 353.** À l'alinéa *b*) du paragraphe 2 de la norme A2.5.1, la proposition suggère d'ajouter «, y compris les périodes de formation à bord,» à la suite du terme «périodes d'embarquement», et de remplacer la portion de phrase «les gens de mer ont droit au rapatriement ces périodes doivent être inférieures à douze mois» par «les gens de mer sont rapatriés ne doit pas dépasser onze mois».
- 354.** De plus, au paragraphe 8 du principe directeur B2.5.1, elle propose d'ajouter le texte suivant: «Toutefois, le droit au rapatriement ne devrait pas expirer lorsque le marin doit être rapatrié conformément à l'alinéa *b*) du paragraphe 2 de la norme A2.5.1.»
- 355.** Pour ce qui est des annexes, la proposition suggère d'ajouter l'expression «Durée maximale des périodes d'embarquement» après «Durée du travail ou du repos» à l'annexe A5-I.
- 356.** À l'annexe A5-II, il est proposé d'ajouter un nouveau point à la Partie I de la DCTM qui se lirait comme suit: «17. Durée maximale des périodes d'embarquement (règle 2.5)».
- 357.** À l'annexe A5-III, il est proposé d'ajouter l'expression «Durée maximale des périodes d'embarquement» après «Durée du travail ou du repos».
- 358. Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE,** déclare que, pour la première fois, tous les États membres de l'UE présentent une proposition d'amendement à la MLC, 2006. L'amendement concerne directement la période maximale que les gens de mer peuvent passer en mer en établissant à 11 mois la durée maximale des périodes d'embarquement après laquelle un marin doit être rapatrié. Toutefois, ils pourraient rester à bord pour des périodes plus longues dans des circonstances exceptionnelles si plusieurs conditions sont remplies, à savoir que la situation doit être approuvée par l'État du pavillon au cas par cas et requiert le consentement éclairé et écrit du marin concerné. Même si des exceptions sont permises, elles nécessiteraient l'autorisation de l'État du pavillon. L'amendement s'impose parce que les gens de mer sont souvent amenés, notamment dans le contexte de la pandémie, à travailler pendant des périodes excessives en mer, pouvant atteindre 18 mois ou plus. Des périodes d'embarquement d'une telle longueur ne constituent pas des conditions de travail décentes. Les gens de mer ont droit à une vie de famille et à du temps libre avec leurs proches. Lors des discussions sur la durée maximale des périodes d'embarquement, il est souvent fait référence à la Convention internationale sur les normes de formation, de délivrance des brevets et de veille (STCW), imposant une période d'embarquement de 12 mois aux élèves des métiers et professions maritimes. Or, il a été confirmé par l'OMI que cette période d'embarquement ne doit pas nécessairement être accomplie en une seule fois. Par conséquent, la situation des élèves des métiers et professions maritimes ne constitue pas un obstacle à la modification proposée.

- 359. Le vice-président du groupe gouvernemental** indique que, lors de leurs discussions, les représentants gouvernementaux ont estimé que la proposition va dans la bonne direction mais soulève certaines difficultés, notamment en ce qui concerne les périodes de formation des élèves des métiers et professions maritimes au titre de la STCW.
- 360. Le vice-président du groupe des armateurs**, faisant référence aux affirmations selon lesquelles la proposition contribuerait à résoudre la crise du changement d'équipages, rappelle que le problème relève des administrations nationales, y compris des autorités sanitaires, et que rien dans la proposition ne modifierait leurs actions. En outre, la question se pose de savoir pourquoi la proposition se concentre sur une durée maximale des périodes d'embarquement de 11 mois plutôt qu'un autre chiffre, 10 mois par exemple. Rien ne prouve que limiter la période d'embarquement à 11 mois améliorerait la sécurité en mer. Les périodes d'embarquement des gens de mer sont prolongées de manière excessive, principalement du fait de défaillances de la part des gouvernements. La proposition aurait en fait pour effet de réduire la liberté des gens de mer, en faisant d'une prérogative une obligation. En ce qui concerne les élèves des métiers et professions maritimes et la période de formation prévue par la STCW, s'il est vrai que la période de formation peut être interrompue, ce qui est souvent le cas, par exemple pour les élèves des pays européens, ces interruptions entraîneraient des difficultés beaucoup plus grandes pour ceux de pays très éloignés. Si la proposition était adoptée, elle compromettrait gravement les possibilités de formation et d'emploi des gens de mer originaires de pays très éloignés.
- 361. Le vice-président du groupe des gens de mer** fait part de son approbation de principe de la proposition, telle que sous-amendée. Il est futile de faire référence aux libertés des gens de mer dans une relation de travail dominée par l'armateur. Il est important de souligner à nouveau que, selon les termes de la MLC, 2006, les élèves des métiers et professions maritimes sont considérés comme des gens de mer et il est faux de penser que l'OMI impose l'obligation d'accomplir leur période de formation en mer en une seule fois. Il incombe aux États Membres d'organiser les programmes de formation d'une manière conforme à la MLC, 2006. L'interprétation de la commission d'experts est très claire: les droits au congé annuel payé doivent être inclus dans la durée maximale d'embarquement de 12 mois.

Amendements A.79, A.99 et A.64

- 362.** L'amendement A.79, soumis par les gouvernements des Îles Marshall et de la Norvège, propose de supprimer le texte supplémentaire ajouté par la proposition au paragraphe 3 de la norme A2.4, mais de conserver la suppression de «, sauf dans les cas prévus par l'autorité compétente». L'amendement A.99, soumis par le groupe des armateurs, propose également de conserver le texte actuel du paragraphe 3 de la norme A2.4 en supprimant le texte supplémentaire et en réintroduisant la portion de phrase supprimée par la proposition. L'amendement A.64, 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, est identique à l'amendement A.99.
- 363. Des représentants gouvernementaux du Royaume-Uni et du Libéria** préfèrent conserver le texte actuel du paragraphe 3 de la norme A2.4.
- 364. Un représentant gouvernemental de la Norvège** retire l'amendement A.79.
- 365.** Il est décidé d'approuver les amendements A.99 et A.64.

Amendements A.78 et A.43

- 366.** L'amendement A.78, soumis par les gouvernements des Îles Marshall et de la Norvège, propose des modifications à l'alinéa *b*) du paragraphe 2 de la norme A2.5.1 pour qu'il se lise comme suit: «que la durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles les gens de mer ont droit au rapatriement est de onze mois». L'amendement A.43, soumis par le gouvernement des Îles Cook, propose de remplacer la fin de l'alinéa *b*) du paragraphe 2 de la norme A2.5.1 «, y compris les périodes de formation à bord, au terme desquelles les gens de mer sont rapatriés ne doit pas dépasser onze mois» par «au terme desquelles les gens de mer sont rapatriés ne doit pas dépasser onze mois».
- 367.** **Le vice-président du groupe des armateurs** déclare qu'il faut préciser les différents concepts juridiques de prérogative, droit et prescription.
- 368.** **Le vice-président du groupe des gens de mer** estime que, dans le contexte d'une durée maximale obligatoire de la période d'embarquement, le terme «sont rapatriés» est plus approprié que «ont droit au rapatriement». Les amendements ne poseraient pas de problèmes en ce qui concerne les périodes de formation s'il est possible de parvenir à un consensus sur le fait que les élèves des métiers et professions maritimes doivent être considérés comme des gens de mer.
- 369.** **Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni** approuve la suppression de la référence aux périodes de formation. Toutefois, le problème de l'imposition d'un rapatriement après la période maximale d'embarquement est que cela pourrait ne pas être dans l'intérêt des gens de mer d'être rapatriés.
- 370.** **Un représentant gouvernemental de la Norvège**, présentant l'amendement A.78, déclare qu'il est communément admis que les élèves des métiers et professions maritimes sont des gens de mer dans le contexte de la MLC, 2006. La toile de fond de la proposition et de l'amendement est l'interprétation de la commission d'experts, qui est devenue une pratique presque établie, selon laquelle la durée maximale de la période d'embarquement devrait être de 11 mois, puisque le maximum de 12 mois inclut une période de congé. La nécessité de définir une durée maximale de la période d'embarquement est devenue plus pressante avec la pandémie; le texte proposé reflète mieux l'intention initiale de la convention et contribuera à garantir que les contrôles, par exemple par les États du port, sont les mêmes partout dans le monde.
- 371.** **Un représentant gouvernemental du Libéria** estime que les gens de mer ont le droit d'être rapatriés après 11 mois de service en mer, même s'ils peuvent choisir de ne pas faire valoir ce droit en cas d'accord mutuel. Il soutient donc l'amendement A.78.
- 372.** **Un représentant gouvernemental des Bahamas** appuie également l'amendement A.78.
- 373.** **Un représentant gouvernemental de la Jordanie** pense que la durée de 11 mois devrait faire l'objet d'une exception pour les élèves des métiers et professions maritimes. Une autre question qui se pose est celle de savoir ce qui se passe si la période de 11 mois expire alors que le navire n'est pas à proximité d'une côte.
- 374.** **Le vice-président du groupe des armateurs** constate que certains pays estiment que les élèves des métiers et professions maritimes doivent être considérés comme des gens de mer. Cependant, il est préoccupant que des agents chargés du contrôle par l'État du port appliquent une interprétation de la commission d'experts. Il serait utile que le Conseiller juridique clarifie ce point.

- 375. Le Conseiller juridique** comprend que l'intention des auteurs de l'amendement est de codifier la durée maximale de la période d'embarquement à 11 mois. Pour ce faire, il n'est pas nécessaire d'apporter d'autres modifications au texte de la convention. La formulation «ont droit au rapatriement» semble plus précise car, par «sont rapatriés», on pourrait comprendre que le marin doit être débarqué, par la force si nécessaire, du navire. Cependant, il est clair que l'intention des deux parties est de permettre aux gens de mer de débarquer du navire après 11 mois en mer.
- 376. Un représentant gouvernemental du Japon** fait observer que l'amendement A.11 contient des éclaircissements sur les raisons pour lesquelles la durée maximale des périodes d'embarquement doit être ramenée de 12 à 11 mois; il convient peut-être de l'examiner avant les autres amendements actuellement discutés.

Amendement A.11

- 377.** L'amendement A.11, soumis par le gouvernement du Japon, propose que la portion de phrase ajoutée après les termes «périodes d'embarquement» à l'alinéa *b*) du paragraphe 2 de la norme A2.5.1 se lise comme suit: «, y compris les périodes de formation à bord et à l'exclusion des congés payés annuels prévus au paragraphe 2 de la norme A2.4.».
- 378.** En présentant l'amendement, **un représentant gouvernemental du Japon** déclare que, sur la base de l'interprétation de la commission d'experts et en réponse à la situation survenue dans le contexte de la pandémie alors que des gens de mer ont souvent travaillé à bord de navires pendant des périodes excessivement longues, l'amendement entend préciser que le droit au congé annuel payé n'est pas inclus dans la durée maximale des périodes d'embarquement et s'applique en dehors de ces périodes.
- 379. Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE,** reconnaît que la durée maximale de onze mois a été choisie conformément à l'interprétation de la commission d'experts. L'amendement A.11 propose une solution intéressante qui pourrait être utile.
- 380. Un représentant gouvernemental des îles Marshall** déclare que le fait que la définition de la durée maximale à onze mois s'appuie actuellement sur l'interprétation de la commission d'experts pourrait donner lieu à des différences d'application par les agents chargés du contrôle par l'État du port. Il préfère la formulation «ont droit au rapatriement».
- 381. Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni** suggère l'inclusion du mot «continues» à la suite de «périodes d'embarquement» et indique qu'il peut accepter l'amendement A.11.
- 382. Un représentant gouvernemental de la Norvège** déclare que la disposition doit continuer d'être axée sur le rapatriement, la durée maximale des périodes d'embarquement faisant partie intégrante du droit au rapatriement. Il préfère la formulation «ont droit au rapatriement».
- 383. Un représentant gouvernemental de la République de Corée** préfère aussi l'expression «ont droit au rapatriement», qui est cohérente avec le libellé du paragraphe 1 de la norme A2.5.1. Il approuve également une durée maximale de onze mois et la possibilité de certains cas exceptionnels. Toutefois, toute référence à la formation devrait être supprimée du paragraphe, d'autant que la situation des gens de mer pendant la pandémie aura un effet important sur le recrutement des gens de mer à l'avenir.
- 384. Un représentant gouvernemental du Libéria** préfère l'amendement A.78 et la formulation «ont droit au rapatriement».

- 385. Un représentant gouvernemental des Bahamas** peut accepter l'amendement A.11, même si une formulation plus appropriée serait «ont le droit d'être rapatriés».
- 386. Un représentant gouvernemental de la Nouvelle-Zélande** peut accepter la formulation «devront être rapatriés» si elle est accompagnée d'une disposition autorisant des extensions des périodes d'embarquement dans des circonstances exceptionnelles. Une exception devrait également être prévue pour la formation des élèves des métiers et professions maritimes.
- 387. Une représentante gouvernementale du Panama** déclare que le rapatriement est un droit et qu'il est important d'établir que la durée maximale des périodes d'embarquement ne peut dépasser onze mois.
- 388. Le vice-président du groupe des armateurs** estime que l'utilisation de «devront» en lien avec le rapatriement pose des difficultés. En effet, les gens de mer peuvent souhaiter être rapatriés dans des lieux autres que la destination spécifiée du rapatriement. Il existe une différence importante entre un droit et une prérogative. Toute modification du libellé de la présente disposition pourrait rompre l'équilibre soigneusement établi dans la convention, dans le cas présent, par exemple, avec le principe directeur B2.4.3 sur le cumul des congés, ainsi que la possibilité de périodes d'embarquement supérieures à onze mois dans certaines circonstances.
- 389. Le vice-président du groupe des gens de mer** souligne que l'objectif est d'améliorer la protection des gens de mer et de consolider la convention. Même s'il a été affirmé que chaque mot de la convention a été soigneusement pesé, il ne faut pas perdre de vue que la MLC, 2006, est un regroupement de normes dont certaines remontent à 1919 et qu'à l'époque, tout le monde s'accordait sur le fait que le processus de codification ne devait pas encourager des changements fondamentaux aux dispositions établies, sous peine de risquer un effondrement de tout le processus. Sa préférence va à l'utilisation de «devront» en ce qui concerne le rapatriement.
- 390. Le Conseiller juridique** prend note des références à l'interprétation de la commission d'experts, qui est à la base du raisonnement selon lequel, sous l'effet combiné des dispositions de la convention relatives à la durée maximale des périodes d'embarquement à l'issue desquelles les gens de mer ont droit au rapatriement et de celles sur le congé annuel, les gens de mer ne peuvent pas rester à bord pendant plus de 11 mois, sauf circonstances exceptionnelles. Il croit comprendre que l'objectif de la proposition est de faire de cette durée maximale de 11 mois une règle en bonne et due forme et de combler ainsi toute lacune qui pourrait créer des malentendus dans l'application de la convention. L'utilisation du terme «disembarkation» («débarquement» en français), qui n'apparaît nulle part ailleurs dans la version anglaise de la convention, sauf dans l'une des propositions faites lors de la présente réunion, pourrait introduire un élément de confusion. Cependant, le sens est clairement que, après l'accomplissement de 11 mois de service en mer, les gens de mer ne pourront plus continuer à travailler à bord. L'objectif de la proposition est de s'assurer qu'aucun marin n'est confronté à la perspective de devoir travailler pendant 14 ou 16 mois, comme cela s'est produit pendant la pandémie. Le rapatriement est un droit, bien qu'il puisse être considéré comme nécessaire de conserver certaines exceptions. La situation des élèves des métiers et professions maritimes pourrait nécessiter un examen plus approfondi.

- 391. Un représentant gouvernemental de la Norvège** partage l'avis que la commission s'est engagée dans un exercice de codification. Il a été proposé de se référer à la durée maximale des périodes d'embarquement «continues», mais le terme «ininterrompues» pourrait aussi être utilisé.
- 392.** Compte tenu des commentaires formulés et à la suite de nouvelles consultations, **un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, propose une version sous-amendée de la proposition relative à l'alinéa *b*) du paragraphe 2 de la norme A2.5.1 qui se lirait comme suit: «la durée maximale des périodes d'embarquement, à l'exclusion du congé payé annuel visé au paragraphe 2 de la norme A2.4, doit être de onze mois. Dans les cas dûment justifiés prévus par l'autorité compétente, au cas par cas et avec le consentement libre et formel du marin concerné, donné par écrit et en connaissance de cause, la durée maximale peut être prolongée». L'idée est d'énoncer le principe et de prévoir ensuite des possibilités très limitées de dérogations qui devraient être approuvées par l'autorité compétente au cas par cas. La proposition d'inclure des termes comme «continues» ou «ininterrompues» n'a pas été retenue, car ils pourraient empêcher de courtes pauses, même d'un ou deux jours, par exemple, et nécessiter de recommencer le calcul de la période maximale.
- 393. Le vice-président du groupe des armateurs** salue l'effort de concision pour énoncer le principe fondamental, mais propose d'aller encore plus loin; la proposition sous-amendée se lirait alors comme suit: «la durée maximale des périodes d'embarquement doit être de onze mois. Dans les cas prévus par l'autorité compétente et avec le consentement mutuel du marin et de l'armateur concernés, la période d'embarquement peut être prolongée pendant une période mutuellement convenue». Dans cette proposition de texte, tous les éléments déjà prévus ailleurs dans la convention, notamment en ce qui concerne le congé annuel, ont sciemment été éliminés. Il est nécessaire que l'armateur soit impliqué dans tout accord visant à prolonger la durée maximale des périodes d'embarquement car, si cela devait être laissé au marin et à l'autorité compétente, l'armateur pourrait alors être confronté à une situation à laquelle il n'a pas consenti.
- 394. Le vice-président du groupe des gens de mer** peut soutenir le texte proposé par le représentant gouvernemental de la France.
- 395. Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, apprécie les efforts déployés par le groupe des armateurs. Il peut soutenir la suppression de la référence au congé annuel. Cependant, la nouvelle version contient une disposition sur des exceptions qui est trop vaste. Elle doit conserver les notions de «cas exceptionnel» et de «au cas par cas». Il est également important que les autorités de l'État du pavillon exercent un certain contrôle sur d'éventuelles prolongations. Une période maximale de onze mois est déjà énorme.
- 396. Un représentant gouvernemental des Bahamas** approuve la proposition du vice-président du groupe des armateurs, mais souhaite que le terme «écrit» ou «donné par écrit» soit conservé pour qualifier le consentement mutuel.
- 397. Une représentante gouvernementale des Îles Cook** approuve dans l'ensemble la proposition, avec le maintien des termes «cas exceptionnels» et «écrit» ou «donné par écrit», de même que la suppression du terme «libre» qui n'est pas facile à démontrer objectivement. Elle demande au représentant gouvernemental de la France de préciser si, en incluant le terme «au cas par cas», il entend qu'il faut demander l'approbation de l'autorité compétente dans chaque cas.

- 398. Un représentant gouvernemental de la Norvège** estime que le sous-amendement proposé par le groupe des armateurs est plutôt intéressant, mais il est essentiel de conserver «écrit» ou «donné par écrit». Le terme «cas exceptionnels» se suffit à lui-même, de sorte qu'il est possible de supprimer «dûment justifiés». Il convient de conserver «mutuellement convenue», mais l'expression «pour une période limitée» n'est pas nécessaire.
- 399. Un représentant gouvernemental de la République de Corée** s'inquiète que la suppression de la référence au congé annuel implique que onze mois se transforment en dix mois compte tenu du droit au congé.
- 400. Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni** estime que la proposition des armateurs apporte plus de clarté. Selon lui, le terme «cas exceptionnels» couvre le principe du terme «au cas par cas».
- 401. Le vice-président du groupe des armateurs** suggère de supprimer «mutuellement convenue» de sorte que l'alinéa se termine par «la période d'embarquement peut être prolongée». Toutefois, l'expression «au cas par cas» crée des difficultés. Pendant la pandémie, environ 400 000 gens de mer ont travaillé au-delà de la durée maximale de la période d'embarquement. On ne peut pas s'attendre à ce que les autorités compétentes délivrent des autorisations individuelles dans chaque cas. En ce qui concerne la préoccupation exprimée au sujet du congé annuel, il suffirait d'indiquer que la durée maximale de 11 mois ne peut se transformer en 10 mois en soustrayant 2,5 jours de congé pour chaque mois de service.
- 402. Le vice-président du groupe des gens de mer** peut accepter la première phrase plus courte, impliquant la suppression de la référence au congé annuel. Mais le reste de la proposition du groupe des armateurs n'est pas acceptable. En particulier, la référence à l'extension de la période par accord mutuel entre le marin et l'armateur révèle un manque de compréhension de la position de faiblesse des gens dans cette relation. La prolongation des périodes d'embarquement jusqu'à 17 mois, comme cela a été le cas pendant la pandémie, va bien au-delà de ce qui peut être considéré comme une prolongation raisonnable, comme l'a noté la commission d'experts.
- 403. Un représentant gouvernemental du Canada** se félicite des efforts déployés pour parvenir à un accord et insiste pour le maintien des termes «cas exceptionnels» et «pour une période limitée».
- 404. Un représentant gouvernemental de la Fédération de Russie**, malgré la version plus courte proposée par le groupe des armateurs, préfère la proposition du représentant gouvernemental de la France. Il serait très difficile de procéder au cas par cas.
- 405. Un représentant gouvernemental de la République islamique d'Iran** souligne qu'il est important que la durée maximale soit précisée, afin que les prolongations ne puissent pas être illimitées dans le temps.
- 406.** En réponse à une question du représentant gouvernemental de la France, **le vice-président du groupe des armateurs** indique qu'il est disposé à accepter l'expression «pour une période limitée» si elle s'intègre à un ensemble acceptable. Il cherche à éviter toute nouvelle source de confusion si l'État du pavillon et toutes les autres parties interviennent dans une prolongation.
- 407. Un représentant gouvernemental de la Norvège** estime qu'il est important que les États du pavillon puissent réglementer les cas exceptionnels dans lesquels des prolongations des périodes d'embarquement peuvent être acceptées pour garantir qu'il n'y a pas de prolongations illimitées. L'expression «pour une période limitée» serait acceptable.

- 408. Une représentante gouvernementale du Panama** convient qu'il est important que les autorités nationales participent au processus. Toute prolongation doit être exceptionnelle et faire l'objet d'un accord mutuel, et le consentement doit être donné par écrit. Il est nécessaire de savoir à quelles occasions une prolongation peut avoir lieu et il faut que ce soit pour des raisons exceptionnelles.
- 409. La greffière** indique que, conformément aux commentaires de la commission d'experts, toute dérogation à l'interdiction de renoncer au droit au congé annuel doit être limitée. Il ne suffit pas que de telles exceptions soient convenues par consentement mutuel, car les gens de mer peuvent être soumis à de fortes pressions, par exemple en raison de leur situation financière, pour accepter de telles prolongations, au détriment de leur santé. Un repos adéquat est important pour des raisons de sécurité et pour éviter une fatigue excessive.
- 410.** Après de nouvelles consultations, **un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, propose un autre texte de compromis pour la deuxième phrase de l'alinéa *b)* qui se lirait comme suit: «Dans des circonstances exceptionnelles et dans les limites prévues par l'autorité compétente, au cas par cas, et avec le consentement écrit du marin et de l'armateur concernés, un marin peut rester à bord pour une période limitée au-delà de onze mois».
- 411.** Pour **le vice-président du groupe des armateurs**, l'expression «rester à bord» est vague et signifie vraisemblablement travailler à bord, et pas y être simplement en tant que passager.
- 412. Le vice-président du groupe des gens de mer** n'estime pas que le sous-amendement proposé offre beaucoup de progrès.
- 413.** Au cours d'une brève discussion, plusieurs représentants gouvernementaux regrettent que, bien qu'un accord soit proche, il ne semble pas possible de parvenir à un texte mûrement réfléchi et consensuel au cours de la présente réunion de la commission. Compte tenu du manque de temps disponible pour poursuivre la discussion, il est donc proposé de reporter l'examen de la proposition à la cinquième réunion de la commission.
- 414. Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, regrette que cet amendement n'ait pas abouti, mais reconnaît que la discussion a démontré la nécessité de modifier le code de la MLC, 2006, à ce propos. Il attend avec intérêt les discussions qui auront lieu lors de la prochaine réunion de la commission.
- 415.** Il en est décidé ainsi.

Vote de la Commission tripartite spéciale sur les huit propositions approuvées d'amendement au code concernant les règles 1.4, 2.5, 3.1, 3.2, 4.1 et 4.3, et aux annexes A2-I et A4-I de la MLC, 2006

- 416.** Conformément au paragraphe 4 de l'article XV de la convention, il est procédé à un vote par appel nominal sur les huit propositions visant à modifier le code de la MLC, 2006. Des votes séparés ont lieu sur chacune des propositions approuvées, dans l'ordre des numéros qui ont été attribués aux propositions initiales. Pour la première fois depuis sa création, la commission procède à un vote par voie électronique.
- 417.** Sur les 101 États Membres ayant ratifié la MLC, 2006, 63 sont représentés à la réunion; le quorum requis est donc atteint.

418. L'amendement au code de la MLC, 2006, relatif à la règle 4.3 (proposition n° 1 sur l'équipement de protection individuelle) recueille 432 voix pour, aucune voix contre et 8 abstentions.
419. Les amendements au code de la MLC, 2006, relatif à la règle 3.2 (proposition n° 2 sur l'alimentation et l'eau potable) recueillent 436 voix pour, aucune voix contre et 4 abstentions.
420. L'amendement au code de la MLC, 2006, relatif à la règle 2.5 (proposition n° 3 sur le rapatriement de gens de mer abandonnés) recueille 426 voix pour, 4 voix contre et 10 abstentions.
421. Les amendements au code de la MLC, 2006, relatif à la règle 4.1 (proposition n° 4 sur les soins médicaux à terre) recueillent 428 voix pour, 4 voix contre et 8 abstentions.
422. Les amendements aux annexes A2-I et A4-I de la MLC, 2006 (proposition n° 5 sur la garantie financière – propriétaire inscrit) recueillent 432 voix pour, aucune voix contre et 8 abstentions.
423. Les amendements au code de la MLC, 2006, relatif à la règle 3.1 (proposition n° 6 sur les communications) recueillent 410 voix pour, 4 voix contre et 26 abstentions.
424. L'amendement au code de la MLC, 2006, relatif à la règle 1.4 (proposition n° 9 sur le recrutement et le placement – système de protection) recueille 426 voix pour, 2 voix contre et 12 abstentions.
425. Les amendements au code de la MLC, 2006, relatif à la règle 4.3 (proposition n° 11 sur la déclaration des décès en mer) recueillent 434 voix pour, aucune voix contre et 6 abstentions.
426. Dans tous les cas, la majorité des votes en faveur des amendements 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.
427. Les huit propositions d'amendement au code de la MLC, 2006, sont donc adoptées.
428. Les détails complets sur les différents votes exprimés figurent dans l'annexe.

► V. Autres questions

429. **Un représentant gouvernemental des îles Marshall** soumet deux questions à l'examen de la commission: i) l'interprétation et l'application dans la pratique du terme «abandon»; et ii) la procédure pour inscrire ou retirer un navire de la base de données commune OMI/OIT sur les cas signalés d'abandon des gens de mer. Avant la pandémie de COVID-19, il était difficile d'imaginer que le terme «abandon», tel qu'il est énoncé au paragraphe 2 de la norme A2.5.2 de la MLC, 2006, puisse être interprété autrement que conformément à la définition qu'en donne la convention. Toutefois, il y a eu récemment des cas où des navires ont été déclarés abandonnés, ou menacés de faire l'objet d'une déclaration d'abandon, et ont été inscrits dans la base de données sur les abandons sans que la situation ait fait l'objet d'une enquête approfondie. Dans l'un d'entre eux, un navire a été inscrit à tort dans la base de données sur les abandons à cause d'un retard de rapatriement des gens de mer dû à des restrictions imposées au trafic aérien dans le pays de résidence des gens de mer dans le contexte de la pandémie COVID-19, de même qu'à diverses règles locales sur les quarantaines. Cela s'est produit malgré l'existence d'un plan de rapatriement convenu entre

les gens de mer et l'armateur, et approuvé par l'État du pavillon et l'État du port. L'inscription du navire dans la base de données sur les abandons s'est appuyée sur l'alinéa a) du paragraphe 2 de la norme A2.5.2, c'est-à-dire la non-prise en charge des frais de rapatriement du marin. À cet égard, l'orateur indique que son gouvernement a été informé que, «si un délai important s'écoule après le déclenchement du droit au rapatriement, il en est déduit que l'armateur n'a pas pris en charge les frais de rapatriement». Il s'oppose fermement à cette interprétation. En outre, la procédure actuelle d'inscription dans la base de données sur les abandons ne permet pas d'en retirer un navire, même s'il a été déterminé que le navire y figure par erreur. Les Îles Marshall ont subi des dommages parce que les navires d'armateurs responsables, consciencieux et coopératifs, qui se sont efforcés de rapatrier leurs équipages dans des circonstances extrêmement difficiles et ont agi en conformité avec les conventions maritimes internationales (dont la MLC, 2006), ont été publiquement considérés comme des «navires abandonnés». Pour que la base de données sur les abandons reste crédible, ses procédures doivent être modifiées. En particulier, la commission devrait veiller à ce que: a) le sens du terme «abandon» ne soit défini que conformément au paragraphe 2 de la norme A2.5.2 de la MLC, 2006, sans autre interprétation possible; b) toutes les parties prenantes reconnaissent les plans de rapatriement qui ont été approuvés par les autorités compétentes; et c) les procédures relatives à la base de données sur les abandons soient réexaminées et modifiées afin de garantir qu'au minimum: i) tous les cas sont examinés comme il se doit et l'inscription d'un navire dans la base de données sur les abandons ne s'effectue que s'il remplit une ou plusieurs des trois conditions énumérées au paragraphe 2 de la norme A2.5.2 de la MLC, 2006; ii) tous les cas sont clos en temps utile; et iii) un mécanisme est conçu pour pouvoir retirer un navire qui a été inscrit par erreur dans la base de données.

- 430. Le vice-président du groupe des armateurs** fait observer que, bien que la base de données sur les cas signalés d'abandon ne relève pas à proprement parler de la commission, c'est un thème auquel le groupe des armateurs porte un intérêt particulier; il participe d'ailleurs à la résolution de ces cas depuis de nombreuses années. La commission devrait donc être en mesure de conseiller que le terme «abandon» soit explicitement défini conformément au paragraphe 2 de la norme A2.5.2 de la MLC, 2006, pour tout ce qui a trait à la base de données sur les abandons et à toute autre utilisation du terme sous les auspices de l'OIT et de l'OMI. Le groupe des armateurs estime qu'il pourrait être opportun de revoir les procédures et les processus relatifs à la base de données sur les abandons. Ces dernières années, une expérience considérable a été acquise en ce qui concerne cette base de données et il serait utile de la partager dans le cadre d'un examen. Il est important de veiller à ce que les cas qui ne répondent pas à la définition ne soient pas ajoutés à la base de données et que toutes les parties concernées s'efforcent autant que possible de résoudre les cas qui y ont été ajoutés pour qu'ils puissent être résolus et clos en temps utile. Le Bureau pourrait fournir des orientations sur la manière dont ces questions pourraient être traitées, le cas échéant.
- 431. Le vice-président du groupe des gens de mer** estime que la définition de l'abandon a été appliquée conformément au paragraphe 2 de la norme A2.5.2 de la convention. Il souligne que, si un marin doit être rapatrié et que l'armateur n'a pas immédiatement ou dans un délai raisonnable organisé ou payé son rapatriement, il est alors considéré que l'armateur n'a pas pris en charge les frais de rapatriement. En outre, si l'armateur ne fournit pas de nourriture ni de logement, d'eau potable ou d'autres fournitures essentielles à la survie et aux soins médicaux du marin, cela signifie que ce dernier ne reçoit pas d'entretien ni de soutien. Enfin, si l'armateur n'a pas payé le marin pendant deux mois ou s'il a rompu tout contact avec ce dernier, il est alors considéré que l'armateur a unilatéralement rompu les liens avec le marin. En outre, il faudrait associer une notion de temps à ces conditions pour éviter que des

armateurs puissent éternellement prétendre qu'ils s'efforcent de respecter les règles. Il rappelle que, en décembre 2020, la commission d'experts a fait part de son inquiétude relative aux droits des gens de mer et a notamment déclaré sans équivoque que la notion de force majeure ne pouvait plus être invoquée par les États pour justifier leurs manquements à la MLC, 2006. La commission a fait sienne cette déclaration dans une résolution adoptée lors de la première partie de sa quatrième réunion. Le respect de la convention est obligatoire et l'excuse de la pandémie de COVID-19 qui empêche de respecter la convention n'a plus lieu d'être. Le groupe des gens de mer n'est pas d'accord avec les faits relatés par le représentant gouvernemental des îles Marshall. Le cas s'est produit à la fin de 2021, bien après la déclaration de la commission d'experts et la résolution de la commission. La Fédération internationale des ouvriers du transport est attachée à préserver la crédibilité de la base de données sur les cas signalés d'abandon. En ce qui concerne les points soulevés par le représentant gouvernemental des îles Marshall, le groupe des gens de mer: i) convient que le terme «abandon» doit être appliqué conformément à la définition qu'en donne le paragraphe 2 de la norme A2.5.2 de la MLC, 2006; ii) n'accepte pas que les parties doivent reconnaître des plans de rapatriement approuvés par les autorités compétentes, surtout lorsque l'équipage a continué de travailler de nombreux mois au-delà de la durée prévue dans les contrats d'engagement maritime ou au-delà des durées maximales établies dans la MLC, 2006. Il est essentiel que les syndicats et les organisations de gens de mer aient la possibilité de contester ces cas et de défendre les droits des gens de mer; et iii) n'estime pas nécessaire de revoir les procédures relatives à la base de données sur les cas signalés d'abandon. Tous les cas signalés répondent à un ou à plusieurs des critères énoncés. Les retards dans la clôture des cas ne sont pas liés aux procédures en place et ces cas auraient déjà pu être supprimés de la base de données si l'auteur de la déclaration convenait que le rapport est erroné. Pour résoudre cette question, le représentant gouvernemental des Îles Marshall devrait adresser une demande écrite au Bureau pour obtenir un avis sur ce qu'il faut entendre par «ne prend pas en charge les frais de rapatriement du marin», et ensuite assurer le suivi de la question à l'avenir, le cas échéant.

- 432. Un représentant gouvernemental de l'Inde** souhaite souligner les difficultés que son gouvernement rencontre dans le traitement des cas d'abandon de gens de mer signalés dans la base de données commune OMI/OIT. Il propose d'inclure dans cette base de données différentes informations concernant les gens de mer abandonnés et de concevoir un mécanisme pour faciliter l'échange rapide d'informations et de réponses entre les autorités de l'État du pavillon, de l'État du port le plus proche et de l'État dont le marin abandonné est un ressortissant. La base de données OMI/OIT a été créée pour suivre le problème de l'abandon de manière plus complète et permettre ainsi de résoudre rapidement et efficacement ces incidents. Sa mise en place a contribué à la surveillance des cas d'abandon des gens de mer, mais des améliorations supplémentaires ont été nécessaires pour rendre le mécanisme de suivi plus complet. Par exemple, depuis peu, la base de données contient des informations relatives à l'assurance, ou plutôt à son absence. Toutefois, la résolution des cas d'abandon de gens de mer reste une tâche complexe et longue. À cet égard, son gouvernement a constaté que, lors du traitement des cas d'abandon, l'absence d'informations adéquates ou pertinentes sur les gens de mer eux-mêmes dans la base de données commune OMI/OIT nuit à l'échange rapide d'informations et de réponses entre l'État du pavillon, les autorités de l'État du port le plus proche et l'État dont le marin est un ressortissant.

- 433.** Il ajoute que, dans les cas où l'armateur ne respecte pas ses obligations, l'État du pavillon ou, dans certains cas, l'État du port ou l'État dont le marin est un ressortissant peut être invité à intervenir. L'Inde est l'un des plus grands pays fournisseurs de gens de mer. Malheureusement, comme indiqué lors de la 108^e session du Comité juridique de l'OMI, les gens de mer indiens figurent aussi en tête de la liste des marins abandonnés. Dans ce contexte, l'Administration maritime indienne a noté ce qui suit: la base de données OMI/OIT recense 159 cas d'abandon de gens de mer impliquant des marins indiens. Selon les informations dont dispose la Direction générale de la navigation maritime, sur un total de 1 379 gens de mer indiens abandonnés, 123 cas impliquant 1 112 marins ont été résolus et 36 cas impliquant 267 marins indiens sont toujours en instance. Sur les 36 cas toujours en cours, 4 concernent 21 marins et remontent aux années 2006, 2008 et 2009. L'Administration maritime indienne continue d'éprouver des difficultés à agir promptement dans ces cas à cause du manque d'informations, comme les noms des gens de mer abandonnés, les numéros de leur pièce d'identité, les certificats relatifs à leurs états de service, le nombre de gens de mer et les coordonnées de l'agent de recrutement ou du prestataire de services de recrutement et de placement. Les États du pavillon ne répondent pas aux demandes d'informations concernant les gens de mer. Même lorsque ces cas ont vraisemblablement été résolus, le manque d'informations fait qu'ils sont toujours considérés comme des cas en cours. En conséquence, l'Inde rencontre toujours des difficultés pour identifier rapidement les gens de mer indiens qui ont été abandonnés à bord de navires à cause de l'insuffisance des informations relatives aux gens de mer dans la base de données commune OMI/OIT. La longueur de la procédure de traitement des cas d'abandon nuit à la protection des droits fondamentaux des gens de mer énoncés dans la MLC, 2006. Il convient de remédier efficacement à ces retards de partage des informations sur les gens de mer abandonnés et aux difficultés qui en découlent pour appliquer les dispositions de la convention. Il est encore possible d'améliorer la base de données OMI/OIT en incluant les informations suivantes: i) le nom du marin abandonné; ii) le numéro de sa pièce d'identité ou du livret de marin détenu par le marin en vertu de la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, ou de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, telle qu'amendée; iii) les coordonnées de l'agent de recrutement ou du prestataire de services de recrutement et de placement du marin abandonné (le cas échéant); et iv) des informations reprenant les réponses de l'État du pavillon, de l'État du port et de l'État dont le marin est un ressortissant, ou les mesures adoptées. En cas d'abandon de gens de mer, les États Membres devraient mettre au point un mécanisme pour obtenir rapidement une réponse de l'État du pavillon, des autorités de l'État du port le plus proche ou de l'État dont le marin est un ressortissant. Il demande à la commission de prendre note de son intervention pour une action future, le cas échéant.
- 434. Un représentant du groupe des armateurs** indique qu'inclure les noms et des données personnelles sur les gens de mer dans la base de données poserait des problèmes, car cela constituerait une violation du Règlement général de l'Union européenne sur la protection des données de l'UE. Les gens de mer pourraient pâtir d'une telle identification qui pourrait aussi les mettre en danger, aggravant ainsi leur situation.
- 435. La secrétaire générale** indique que le Bureau serait disposé à fournir un avis juridique informel en réponse à la question soulevée par le représentant gouvernemental des Îles Marshall si une demande officielle lui était adressée à cette fin. En ce qui concerne la suggestion de procéder à un examen du fonctionnement de la base de données, qui est gérée conjointement par l'OMI et l'OIT, elle souligne que le Bureau devra consulter l'OMI au préalable. Sur la base des différents commentaires formulés, le Bureau est prêt à porter ces

suggestions à l'attention de l'OMI et engagera une discussion avec les membres du bureau de la commission avant sa prochaine réunion afin de déterminer la meilleure marche à suivre.

► VI. Date de la cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale

- 436.** Il est décidé que la cinquième réunion de la commission se tiendra en 2025. Par conséquent, la commission convient d'étendre jusqu'en 2025 les mandats de ses vice-présidents actuels, à savoir:
- M. Yasuhiro Urano (membre gouvernemental, Japon)
 - M. Dirk Max Johns (membre du groupe des armateurs)
 - M. Mark Dickinson (membre du groupe des gens de mer)
- 437.** La commission décide également de recommander au Conseil d'administration l'extension en conséquence jusqu'en 2025 du mandat de M. Martin Marini (Singapour), désigné en tant que président de la commission pour la période 2021-2024.

► VII. Déclarations de clôture

- 438. Une représentante gouvernementale du Panama** déclare que toutes les régions du monde ont vécu des situations difficiles et ont dû s'adapter. Parmi les mesures audacieuses que son gouvernement a prises figure la décision adoptée en septembre 2020 de ne pas prolonger les contrats d'engagement maritime des gens de mer au-delà de onze mois, permettant ainsi aux gens de mer de débarquer. Le Panama a fait des gens de mer des travailleurs clés pour faciliter la mise en œuvre des protocoles nécessaires et, en novembre 2021, il a pris ses dispositions pour vacciner tous les gens de mer nationaux, ainsi que les marins étrangers arrivant dans les ports panaméens. Elle félicite tous les participants pour le consensus obtenu au cours de la réunion. Tout en regrettant que la proposition de codifier la durée maximale des périodes d'embarquement pour la fixer à onze mois n'ait pas abouti, elle espère qu'elle servira de base aux discussions futures et se félicite que la commission ait confirmé que cette période est effectivement de onze mois.
- 439. Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE,** souligne à nouveau le rôle vital joué par les gens de mer pour permettre aux chaînes d'approvisionnement mondiales de continuer de fonctionner et réclame qu'ils soient désignés comme des travailleurs clés. Il regrette que l'évolution de la situation géopolitique mette en évidence les conditions difficiles et dangereuses auxquelles sont confrontés de nombreux gens de mer. Elles sont une conséquence directe du mépris flagrant du droit international de la part de la Fédération de Russie qui se révèle notamment dans le bombardement d'infrastructures civiles, comme des ports et des immeubles résidentiels. Environ 500 gens de mer seraient bloqués dans les ports de la mer Noire et de la mer d'Azov. Les agissements russes portent atteinte à la sécurité et à la stabilité internationales, comme le souligne la résolution adoptée en mars 2022 par le Conseil d'administration du BIT appelant la Fédération de Russie à cesser son agression immédiatement et sans condition. Il est convaincu que tous les amendements approuvés

par la commission amélioreront considérablement les conditions de vie et de travail des gens de mer, et fourniront des orientations plus solides à tous les Membres qui sont parties à la MLC, 2006. Il regrette que l'amendement soumis par sa délégation, visant à sauvegarder et à renforcer les droits des gens de mer, notamment en ce qui concerne la durée maximale des périodes d'embarquement, n'ait pas abouti. L'OIT joue un rôle central dans la résolution des problèmes que les gens de mer continuent de rencontrer et l'UE s'engage à aider toutes les parties concernées afin de relever ces défis. Il remercie chaleureusement les membres du bureau et les participants de la commission, ainsi que tous ceux qui ont soutenu ses travaux malgré les défis inhabituels posés par le format hybride de la réunion.

- 440. Le vice-président du groupe gouvernemental** fait part de sa sincère reconnaissance à tous ceux qui ont participé et contribué aux travaux de la commission, de même qu'à toutes les personnes qui l'ont aidé dans ses fonctions de vice-président gouvernemental et de président du groupe gouvernemental. Il s'est félicité des nombreux résultats positifs obtenus. En sa qualité de représentant gouvernemental du Japon, il explique que son pays s'est opposé à certains amendements ou s'est abstenu car les autorités concernées ont manqué de temps pour examiner certaines propositions et leurs moyens de mise en œuvre. Le Japon est conscient de l'importance des points couverts par les propositions adoptées et s'efforcera d'assurer leur mise en œuvre en temps voulu. Partie à la MLC, 2006, son pays continuera de faire tout son possible pour mettre en œuvre les prescriptions de la convention de manière efficace en vue d'assurer la protection des droits des gens de mer et de leur environnement de travail, en respectant leur contribution énorme à l'économie mondiale en tant que travailleurs clés et en mettant tout en œuvre pour sauver des vies humaines, notamment compte tenu des conditions difficiles générées par la pandémie de COVID-19.
- 441. La secrétaire générale** souligne que, tout comme la première partie de la quatrième réunion de la commission en 2021, la deuxième partie a abordé et respecté tous les points de son ordre du jour malgré les contraintes supplémentaires dues au format hybride de la réunion. Elle remercie tous ceux qui ont participé activement depuis différents fuseaux horaires, y compris à des heures tardives. Les résultats de la quatrième réunion de la commission reflètent la détermination des mandants tripartites qui utilisent, s'approprient et mettent en œuvre la MLC, 2006, pour faire face aux nouveaux défis et trouver des solutions pratiques grâce à un dialogue social et un tripartisme forts. Cela a été un plaisir de coordonner les efforts du Bureau du Conseiller juridique, du Département des politiques sectorielles et du Département des normes internationales du travail pour soutenir la commission dans ses délibérations. Les amendements approuvés par la commission seront transmis à la Conférence internationale du Travail pour approbation, où un vote aura lieu sur les amendements le 6 juin, sans autre discussion. Après l'approbation des amendements par la Conférence, le Directeur général notifiera les amendements à tous les Membres, en indiquant que les Membres ayant déjà ratifié la convention auront deux ans pour exprimer formellement leur désaccord. Les amendements entreront en vigueur six mois plus tard, vers la fin du mois de décembre 2024. Jusqu'à la cinquième réunion de la commission en 2025, le Bureau continuera de répondre aux demandes de soutien pour résoudre les différents défis qui se présentent. À la lumière des décisions de la commission selon lesquelles la grande majorité des instruments maritimes antérieurs devront être abrogés d'ici à 2030, le Bureau continuera de promouvoir la ratification de la MLC, 2006, dans le but d'aider tous les Membres parties à d'anciennes conventions à ratifier la MLC, 2006. Le Bureau continuera également de fournir un soutien aux Membres pour mettre pleinement en œuvre la MLC, 2006, et des discussions ont déjà eu lieu au cours de la présente réunion à propos de certaines activités à mener. Le groupe de travail mixte

OIT/OMI entamera également l'examen des questions inscrites à son ordre du jour. Comme l'a décidé la commission, le Bureau organisera une réunion d'experts en 2023 sur la convention n° 185, ainsi qu'une réunion d'experts en 2024 sur la sécurité sociale des gens de mer. Le Bureau continuera également de collaborer avec d'autres organisations dans le cadre du groupe de travail interinstitutions des Nations Unies ad hoc chargé d'examiner la mise en œuvre et l'application pratique de la MLC, 2006, pendant la pandémie. Avec le soutien du Centre international de formation de l'OIT, le Forum mondial annuel sur la MLC, 2006, se tiendra plus tard en 2022. Au nom du Bureau, elle remercie la présidente pour son rôle moteur au cours de ses deux mandats et pour avoir guidé les travaux de la commission avec un mélange de fermeté, de diplomatie et d'humour.

- 442. Le vice-président du groupe des armateurs** rappelle la complexité de la situation et les contraintes dont la réunion a dû s'accommoder pour examiner douze amendements, soit plus que les douze années précédentes réunies et cela en moins de temps, dans un format hybride et avec des participants provenant de dizaines de fuseaux horaires. Il a fallu du courage et de la confiance pour surmonter de tels obstacles. Toutefois, il rappelle que tous les amendements ne se justifient pas du simple fait que la convention prévoit qu'il est possible d'y apporter des amendements. Toute modification a des implications administratives et procédurales, et peut générer des conflits et avoir des conséquences involontaires. Avec 101 ratifications, la MLC, 2006, a clairement donné une nouvelle orientation au secteur maritime et à l'OIT, et le nouvel objectif est désormais d'atteindre 150 ratifications, à l'instar des trois autres conventions de première importance de l'OMI. Le Bureau devrait être encouragé à identifier les pays où il pourrait être utile de concentrer les efforts d'assistance technique. Il convient également de féliciter le Bureau pour le soutien qu'il a apporté ces derniers mois à la sensibilisation au sort de tous les gens de mer innocents piégés dans la guerre en Ukraine. Certains d'entre eux sont bloqués sur des navires, vulnérables et à portée de tirs, ils ne disposent que d'un approvisionnement minimal en nourriture, eau potable, médicaments et carburant, ce qui rend leur vie insupportable. Il faut espérer que le bon sens prévaudra et que les gens de mer concernés pourront voyager rapidement et en toute sécurité vers leurs foyers. Dans ce contexte, il se félicite de la position officielle adoptée par le Conseil d'administration du BIT au sujet de la guerre. Tout en remerciant tous les représentants des États Membres, il rappelle que des Membres n'ont pas respecté leurs obligations pendant les moments difficiles de la pandémie. Les gens de mer sont des travailleurs clés et méritent d'être traités avec respect. Il convient de souligner que la MLC, 2006, s'applique universellement et lie tous les ministères et tous les départements de chaque gouvernement concerné. Les armateurs reconnaissent leurs responsabilités à l'égard du bien-être des gens de mer employés sur les navires du monde entier et restent très préoccupés par la crise persistante de la relève des équipages. Une étude récente a révélé que les gens de mer souffrent toujours de l'impact extraordinaire de la pandémie. Il doit y avoir un retour à la normale en ce qui concerne les congés à terre, les soins médicaux et le rapatriement; leur déni et leur refus ne peuvent devenir la «nouvelle normalité». Le nombre croissant de cas d'abandon est une source de préoccupations constante. Malgré les dispositions relatives à l'assurance en place, qui atténuent déjà l'impact de telles situations, des problèmes en suspens doivent encore être résolus efficacement. Le vice-président du groupe des armateurs appelle donc les États du pavillon et les États du port, ainsi que les États de résidence, à agir de manière responsable en remplissant leurs obligations en vertu de la MLC, 2006, et des directives conjointes OIT/OMI sur l'abandon qui feront prochainement l'objet d'un examen par le groupe de travail mixte OIT/OMI.

- 443.** Il félicite la présidente pour sa gestion efficace de la réunion, son leadership avisé et son dévouement à la cause des gens de mer. En ce qui concerne l'efficacité du format hybride de la réunion, il constate qu'il n'aurait pas été possible d'examiner toutes les propositions d'amendement sans la présence de participants dans la salle et espère qu'ils seront encore plus nombreux lors de la prochaine réunion. Il remercie toutes les personnes du secrétariat qui ont apporté leur soutien à la réunion et les partenaires sociaux pour leur approche collégiale et pragmatique lors de la présente réunion et au cours des dernières années. La pandémie a ravivé la passion pour une cause commune, ce qui est prometteur pour les années à venir.
- 444. Le vice-président du groupe des gens de mer** remercie la présidente pour son rôle de direction dans des circonstances difficiles, de même que le secrétariat pour son soutien. Il salue aussi le soutien du Directeur général tout au long de la pandémie et se réjouit de travailler avec le nouveau Directeur général. Il espère que la paix reviendra bientôt dans le monde, en particulier en Ukraine, et que tous les gens de mer piégés par le conflit seront bientôt en sécurité. Il estime que, si la MLC, 2006, offre un cadre précieux, la première partie de la quatrième réunion de la commission a été l'occasion de montrer que certains gouvernements ne respectent pas les droits des gens de mer. Des modifications importantes ont été adoptées lors de cette deuxième partie de la réunion et concernent les équipements de protection individuelle, l'alimentation et le service de table, le rapatriement, les soins médicaux, la fourniture d'informations aux gens de mer sur les systèmes de protection, le recrutement et le placement, la collecte de données sur les décès en mer et la connectivité sociale des gens de mer. Parmi les autres questions importantes couvertes par les résolutions figurent l'éradication du harcèlement sexuel en mer, les voies de recours contractuelles pour les gens de mer et l'augmentation des niveaux de la garantie financière pour les gens de mer abandonnés. Cependant, le groupe des gens de mer ne peut cacher une certaine déception à l'occasion de cette deuxième partie de la réunion où il n'a pas été possible de parvenir à un consensus sur deux amendements importants concernant le rapatriement (domicile) et la durée maximale de la période d'embarquement (onze mois). Les gouvernements et les armateurs devraient réfléchir à la nécessité réelle de prévoir des dérogations à des dispositions aussi essentielles pour la sécurité. Il fait également observer que, si les gens de mer ont présenté des propositions d'amélioration de la convention à toutes les réunions de la commission, les autres groupes ne semblent se concentrer que sur des changements techniques. À l'avenir, il conviendra d'adopter une vision à plus long terme du travail décent et de l'amélioration continue des normes minimales si le secteur maritime veut attirer des gens de mer et les maintenir dans l'emploi. La réunion est convenue que les gens de mer sont des travailleurs clés et les partenaires sociaux se sont entendus sur le fait que les élèves des métiers et professions maritimes sont des gens de mer. Toutefois, seuls le dialogue social et le tripartisme permettront aux futures réunions de se mettre d'accord sur la meilleure façon de traduire le travail décent en améliorations constantes pour les gens de mer.
- 445. La présidente** remercie tous les participants pour leur travail acharné, leur coopération, leur dévouement et leur persévérance pour examiner tous les points d'un ordre du jour chargé. Elle remercie particulièrement ceux qui ont participé à la réunion à distance, depuis différents fuseaux horaires, pour leur précieuse contribution aux discussions. Au cours de ses deux mandats de présidente, elle a beaucoup appris de la volonté des armateurs et des gens de mer d'améliorer la MLC, 2006, et les conditions de vie et de travail des gens de mer, de même que des gouvernements en découvrant la façon dont ils mettent en œuvre la convention. Ce fut un honneur et un privilège de présider la commission et elle souhaite à M. Marini tout le succès possible pour son mandat de président. Enfin, elle remercie le personnel du Bureau pour son soutien, son expertise technique et son amitié.

► Annexe

► Quatrième réunion (Partie II) de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
 Fourth meeting (Part II) of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
 Cuarta reunión (Parte II) del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Vote par appel nominal sur les amendements au code concernant la règle 4.3 (proposition n° 1)

Record vote on the amendments to the Code relating to Regulation 4.3 (proposal No. 1)

Votación nominal relativa a las enmiendas a la regla 4.3 (propuesta núm. 1)

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour/For/En Pro:	192	120	120	432
Contre/Against/En contra:	0	0	0	0
Abstentions/Abstenciones:	8	0	0	8

► Pour/For/En Pro:

Gouvernements / Governments / Gobiernos

Afrique du Sud

NELWAMONDO, Azwimbavhi Mr
 RANTSOABE, Sibusiso Mr

Allemagne

ZACHERT, Eva Ms
 TILO, Berger Mr

Argentine

CONTE, Juan Maria Sr.
 LOPEZ, Noelia Mabel Sra.

Australie

PUSEY, Greg Mr
 GRECH, Michelle Ms

Bahamas

JONES, Isabella Ms
 OLSEN, Oli Mr

Belgique

NAUWELAERTS, Anyès Mme
 VERELST, Véronique Mme

Brésil

COSTA CAVALCANTE FILHO, Mauro Sr.
 AOKI FUZIY, Rodrigo Sr.

Canada

WEATHERDON, Scott Mr
 LECLERC, Bernard Mr

Chine

ZHOU, Chunfa Mr

HE, Leibin Ms

Croatie

BATINOVIC, Ana-Marija Ms

Danemark

BAUCHY, Philippe Mr
 PEDERSEN, Malthe Moeller Mr

Espagne

VINENT, Olga Lidia Sra.
 BLANCO, Carlos Sr.

Fédération de Russie

POSHIVAY, Alexandr Mr
 GULYAEV, Denis Mr

Finlande

NIEMINEN, Elli Ms
 ALSTELA, Aino-Maija Ms

France

LE NOZAHIC, YVES M.
 LEBRUN, OLIVIER M.

Ghana

BOAKYE-BOAMPONG, Nana Kwabena Mr.

Grèce

DOUMANIS, Antonios Mr
 THEODOSOPOULOU, Eleftheria – Ioanna Ms

Îles Cook

THONDOO, Sandrina Ms
 ANDREANI, Rachele Ms

Îles Marshall

HAFNER, John Mr

VON STEIN, Alex Mr

Inde

BARGUZER, SUBHASH Mr

Indonésie

RIDZANI, Akmad Yani Mr
 PURWITASARI, Dyah Hartanti Ms

Irlande

KENNEDY, Michael Mr
 QUINN, Alan Mr

Italie

ALATI, GIUSEPPE Mr

Jamaïque

SMITH, Bertrand Mr

Japon

URANO, Yasuhiro Mr
 HASEGAWA, Takayuki Mr

Jordanie

JARADAT, SAIB Mr

ALKHARABSHEH, Amer Mr

Kenya

MULI, Millicent Ms

Lettonie

LIELBARDE, Sandra Ms

Libéria

MARGARET C, ANSUMANA Ms

CEDERIC, D'SOUZA Mr

Lituanie

SOMKIENE, Virginija Ms

LASIAUSKAS, Linas Mr

Luxembourg

SIUDA, Marc M.

RELAVE-SVENDSEN, Elisabeth Mme

Malaisie

FAIZ, MOHD NURRUL Mr

MOSLIM, ZALIKHA Ms

Malte

CUTAJAR, GORDON Dr

TABONE, Ivan Dr

Maurice

BABOO, Devika Ms

Nigéria

LAWAN, ALIYU Mr

ESSAH, ANIEFIOK ETIM Mr

Norvège

STORHAUG, Haakon Mr

LEM, Unn C. Ms

Nouvelle-Zélande

ADAM, Claire Ms

MIFSUD, Max Mr

OmanALQURRI, Mohammed Abdullah
Masood Engineer

AL KHANJARI, Idris H.E. Mr

PanamaVILLAMONTE SANTOS, GIOVANNA
Sra.

BURGOS VALDÉS, MAYTE ELISA Sra.

Pays-Bas

VAN DE VEN, Roel Mr

VINKENVLEUGEL, Paul Mr

Philippines

RAMOS, Kristine Carol Ms

CRUZADO, JOMEL Mr

Pologne

PIOTROWSKA-LAGA, Agnieszka Ms

OSTREGA, Krzysztof Mr

Portugal

BAPTISTA, Susana Ms

LEITÃO CORREIA, Carlota Ms

République de Corée

KIM, Ji-Hong Mr

JIN, Ho-Hyun Mr

RoumanieDUMITRACHE, COSMIN LAURENTIU
M.**Royaume-Uni**

COUSLEY, John MR

PEACEY, Sophie Ms

Saint-Marin

ANDRENACCI, Marilena Mme

Singapour

CHEAH, Aun Aun Mr

PNG, Angela Ms

Suède

ATAK, Yesim Ms

THORSKÖLD, Siv Ms

Suisse

LÜCHINGER, Michaela Mme

STUDER, Andrin M.

Thaïlande

LIMCHULARATTANA, Tarinee Ms

WISUTTHIKAN, Chantharaporn Ms

Togo

GNAMA, Kpatcha Mawaïboyodou M.

DONKO, Djagou Ikpodon M.

Tunisie

CHAIBI, Anouar M.

ZROUD, Lamia Mme

**Armateurs / Shipowners /
Armadores**

WILLIAMS, Peter Mr

FERNANDO RESANO, Luis Mr

SHAW, Natalie Ms

TANGEN, Paal Mr

CERCHE, Sarah Ms

HOHLMANN, Bertil Mr

GILBERT, Hannah Ms

SPRINGETT, Tim Mr

PEETERS, Hilde Ms

WILLIAMS, Jennifer Ms

SORMANI, Mariachiara Ms

JOHNS, Max Mr

CONSTANTINO, Sophoclis Ms

INGLIS, Stewart Mr

VICENTE, Helio Mr

**Gens de mer / Seafarers /
Gente de mar**

BERRAMA, Seddik Mr

LE GUEVEL, Thierry Mr

CASTANO, Cristian Mr

SPAIN, Christian Mr

SUKHORUKOV, Yury Mr

PANJRI, Adam Mr

RAGONJAN, Alex Mr

SINGH THAKUR, Amar Mr

REZAEI, Saman Mr

ZEC, Dororea Ms

DYRING, Lena Ms

NAIR, Sunil Mr

MEIJER, Sascha Ms

DICKINSON, Mark Mr

VENTURA, Susana Ms

▶ Abstentions/Abstenciones:**Gouvernements / Governments /
Gobiernos****Chili**

ESCOBAR, Manuel Sr.

GONZALEZ, Alejandra Sra.

Viet Nam

HOANG, HONG GIANG Mr

VO, DU Y THANG Mr

► Quatrième réunion (Partie II) de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
 Fourth meeting (Part II) of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
 Cuarta reunión (Parte II) del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Vote par appel nominal sur les amendements au code concernant la règle 3.2 (proposition n° 2)

Record vote on the amendments to the Code relating to Regulation 3.2 (proposal No. 2)

Votación nominal relativa a las enmiendas a la regla 3.2 (propuesta núm. 2)

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour/For/En Pro:	196	120	120	436
Contre/Against/En contra:	0	0	0	0
Abstentions/Abstenciones:	4	0	0	4

► **Pour/For/En Pro:**

**Gouvernements / Governments /
Gobiernos**

Afrique du Sud

NELWAMONDO, Azwimbavhi Mr
 RANTSOABE, Sibusiso Mr

Allemagne

ZACHERT, Eva Ms
 TILO, Berger Mr

Argentine

CONTE, Juan Maria Sr.
 LOPEZ, Noelia Mabel Sra.

Australie

PUSEY, Greg Mr
 GRECH, Michelle Ms

Bahamas

JONES, Isabella Ms
 OLSEN, Oli Mr

Belgique

NAUWELAERTS, Anyès Mme
 VERELST, Véronique Mme

Brésil

COSTA CAVALCANTE FILHO, Mauro Sr.
 AOKI FUZUY, Rodrigo Sr.

Canada

WEATHERDON, Scott Mr
 LECLERC, Bernard Mr

Chine

ZHOU, Chunfa Mr

HE, Leibin Ms

Croatie

BATINOVIC, Ana-Marija Ms

Danemark

BAUCHY, Philippe Mr
 PEDERSEN, Malthe Moeller Mr

Espagne

VINENT, Olga Lidia Sra.
 BLANCO, Carlos Sr.

Fédération de Russie

POSHIVAY, Alexandr Mr
 GULYAEV, Denis Mr

Finlande

NIEMINEN, Elli Ms
 ALSTELA, Aino-Maija Ms

France

LE NOZAHIC, YVES M.
 LEBRUN, OLIVIER M.

Ghana

BOAKYE-BOAMPONG, Nana Kwabena Mr.

Grèce

DOUMANIS, Antonios Mr
 THEODOSOPOULOU, Eleftheria – Ioanna Ms

Îles Cook

THONDOO, Sandrina Ms
 ANDREANI, Rachele Ms

Îles Marshall

HAFNER, John Mr

VON STEIN, Alex Mr

Inde

BARGUZER, SUBHASH Mr

Indonésie

RIDZANI, Akmad Yani Mr
 PURWITASARI, Dyah Hartanti Ms

Irlande

KENNEDY, Michael Mr
 QUINN, Alan Mr

Italie

ALATI, GIUSEPPE Mr

Jamaïque

SMITH, Bertrand Mr

Japon

URANO, Yasuhiro Mr
 HASEGAWA, Takayuki Mr

Jordanie

JARADAT, SAIB Mr
 ALKHARABSHEH, Amer Mr

Kenya

MULLI, Millicent Ms

Lettonie

LIELBARDE, Sandra Ms

Libéria

MARGARET C, ANSUMANA Ms
 CEDERIC, D'SOUZA Mr

Lituanie

SOMKIENE, Virginija Ms
 LASIAUSKAS, Linas Mr

Luxembourg	SIUDA, Marc M. RELAVE-SVENDSEN, Elisabeth Mme	Royaume-Uni	COUSLEY, John MR PEACEY, Sophie Ms	Gens de mer / Seafarers / Gente de mar	LE GUEVEL, Thierry Mr CASTANO, Cristian Mr SPAIN, Christian Mr REZAEI, Saman Mr BERRAMA, Seddik Mr SINGH THAKUR, Amar Mr NAIR, Sunil Mr PANJRI, Adam Mr SUKHORUKOV, Yury Mr ZEC, Dororea Ms VENTURA, Susana Ms RAGONJAN, Alex Mr MEIJER, Sascha Ms DICKINSON, Mark Mr DYRING, Lena Ms
Malaisie	FAIZ, MOHD NURRUL Mr MOSLIM, ZALIKHA Ms	Saint-Marin	ANDRENACCI, Marilena Mme		
Malte	CUTAJAR, GORDON Dr TABONE, Ivan Dr	Singapour	CHEAH, Aun Aun Mr PNG, Angela Ms		
Maurice	BABOO, Devika Ms	Suède	ATAK, Yesim Ms THORSKÖLD, Siv Ms		
Nigéria	LAWAN, ALIYU Mr ESSAH, ANIEFIOK ETIM Mr	Suisse	LÜCHINGER, Michaela Mme STUDER, Andrin M.		
Norvège	STORHAUG, Haakon Mr LEM, Unn C. Ms	Thaïlande	LIMCHULARATTANA, Tarinee Ms WISUTTHIKAN, Chantharaporn Ms		
Nouvelle-Zélande	ADAM, Claire Ms MIFSUD, Max Mr	Togo	GNAMA, Kpatcha Mawaïboyodou M. DONKO, Djagou Ikpaddon M.		
Oman	ALQURRI, Mohammed Abdullah Masood Engineer AL KHANJARI, Idris H.E. Mr	Tunisie	CHAIBI, Anouar M. ZROUD, Lamia Mme		
Panama	VILLAMONTE SANTOS, GIOVANNA Sra. BURGOS VALDÉS, MAYTE ELISA Sra.	Viet Nam	VO, DU Y THANG Mr HOANG, HONG GIANG Mr		
Pays-Bas	VAN DE VEN, Roel Mr VINKENVLEUGEL, Paul Mr	Armateurs / Shipowners / Armadores	WILLIAMS, Peter Mr FERNANDO RESANO, Luis Mr SHAW, Natalie Ms TANGEN, Paal Mr CERCHE, Sarah Ms HOHLMANN, Bertil Mr SPRINGETT, Tim Mr VICENTE, Helio Mr PEETERS, Hilde Ms WILLIAMS, Jennifer Ms SORMANI, Mariachiara Ms JOHNS, Max Mr CONSTANTINO, Sophoclis Ms INGLIS, Stewart Mr GILBERT, Hannah Ms		
Philippines	RAMOS, Kristine Carol Ms CRUZADO, JOMEL Mr				
Pologne	PIOTROWSKA-LAGA, Agnieszka Ms OSTREGA, Krzysztof Mr				
Portugal	BAPTISTA, Susana Ms LEITÃO CORREIA, Carlota Ms				
République de Corée	KIM, Ji-Hong Mr JIN, Ho-Hyun Mr				
Roumanie	DUMITRACHE, COSMIN LAURENTIU M.				
				▶ Abstentions/Abstenciones:	
				Gouvernements / Governments / Gobiernos	
				Chili	ESCOBAR, Manuel Sr. GONZALEZ, Alejandra Sra.

► Quatrième réunion (Partie II) de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
 Fourth meeting (Part II) of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
 Cuarta reunión (Parte II) del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Vote par appel nominal sur les amendements au code concernant la règle 2.5 (proposition n° 3)

Record vote on the amendments to the Code relating to Regulation 2.5 (proposal No. 3)

Votación nominal relativa a las enmiendas a la regla 2.5 (propuesta núm. 3)

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour/For/En Pro:	186	120	120	426
Contre/Against/En contra:	4	0	0	4
Abstentions/Abstenciones:	10	0	0	10

► Pour/For/En Pro:

Gouvernements / Governments / Gobiernos

Afrique du Sud

NELWAMONDO, Azwimbavhi Mr
 RANTSOABE, Sibusiso Mr

Allemagne

ZACHERT, Eva Ms
 TILO, Berger Mr

Argentine

LOPEZ, Noelia Mabel Sra.
 CONTE, Juan Maria Sr.

Australie

PUSEY, Greg Mr
 GRECH, Michelle Ms

Bahamas

JONES, Isabella Ms
 OLSEN, Oli Mr

Belgique

NAUWELAERTS, Anyès Mme
 VERELST, Véronique Mme

Brésil

COSTA CAVALCANTE FILHO, Mauro Sr.
 AOKI FUZUY, Rodrigo Sr.

Canada

LECLERC, Bernard Mr
 WEATHERDON, Scott Mr

Chine

HE, Leibin Ms

ZHOU, Chunfa Mr

Croatie

BATINOVIC, Ana-Marija Ms

Danemark

BAUCHY, Philippe Mr
 PEDERSEN, Malthe Moeller Mr

Espagne

VINENT, Olga Lidia Sra.
 BLANCO, Carlos Sr.

Finlande

ALSTELA, Aino-Maija Ms
 NIEMINEN, Elli Ms

France

LE NOZAHIC, YVES M.
 LEBRUN, OLIVIER M.

Ghana

BOAKYE-BOAMPONG, Nana Kwabena Mr.

Grèce

DOUMANIS, Antonios Mr
 THEODOSOPOULOU, Eleftheria – Ioanna Ms

Îles Cook

THONDOO, Sandrina Ms
 ANDREANI, Rachele Ms

Îles Marshall

HAFNER, John Mr
 VON STEIN, Alex Mr

Inde

BARGUZER, SUBHASH Mr

Indonésie

RIDZANI, Akmad Yani Mr
 PURWITASARI, Dyah Hartanti Ms

Irlande

QUINN, Alan Mr
 KENNEDY, Michael Mr

Italie

ALATI, GIUSEPPE Mr

Jamaïque

SMITH, Bertrand Mr

Japon

URANO, Yasuhiro Mr
 HASEGAWA, Takayuki Mr

Jordanie

JARADAT, SAIB Mr
 ALKHARABSHEH, Amer Mr

Kenya

MULI, Millicent Ms

Lettonie

LIELBARDE, Sandra Ms

Libéria

MARGARET C, ANSUMANA Ms
 CEDERIC, D'SOUZA Mr

Lituanie

LASIAUSKAS, Linas Mr
 SOMKIENE, Virginija Ms

Luxembourg

SIUDA, Marc M.
 RELAVE-SVENDSEN, Elisabeth Mme

Malaisie

MOSLIM, ZALIKHA Ms
FAIZ, MOHD NURRUL Mr

Malte

TABONE, Ivan Dr
CUTAJAR, GORDON Dr

Nigéria

LAWAN, ALIYU Mr
ESSAH, ANIEFIOK ETIM Mr

Norvège

STORHAUG, Haakon Mr
LEM, Unn C. Ms

Nouvelle-Zélande

ADAM, Claire Ms
MIFSUD, Max Mr

Oman

AL KHANJARI, Idris H.E. Mr
ALQURRI, Mohammed Abdullah
Masood Engineer

Panama

VILLAMONTE SANTOS, GIOVANNA
Sra.
BURGOS VALDÉS, MAYTE ELISA Sra.

Pays-Bas

VINKENVLEUGEL, Paul Mr
VAN DE VEN, Roel Mr

Philippines

RAMOS, Kristine Carol Ms
CRUZADO, JOMEL Mr

Pologne

OSTREGA, Krzysztof Mr
PIOTROWSKA-LAGA, Agnieszka Ms

Portugal

BAPTISTA, Susana Ms
LEITÃO CORREIA, Carlota Ms

République de Corée

KIM, Ji-Hong Mr
JIN, Ho-Hyun Mr

Roumanie

DUMITRACHE, COSMIN LAURENTIU
M.

Royaume-Uni

COUSLEY, John MR
PEACEY, Sophie Ms

Saint-Marin

ANDRENACCI, Marilena Mme

Singapour

CHEAH, Aun Aun Mr
PNG, Angela Ms

Suède

ATAK, Yesim Ms
THORSKÖLD, Siv Ms

Suisse

STUDER, Andrin M.
LÜCHINGER, Michaela Mme

Thaïlande

WISUTTHIKAN, Chantharaporn Ms
LIMCHULARATTANA, Tarinee Ms

Togo

DONKO, Djagou Ikpardon M.
GNAMA, Kpatcha Mawaïboyodou M.

Tunisie

ZROUD, Lamia Mme
CHAIBI, Anouar M.

**Armateurs / Shipowners /
Armadores**

HOHLMANN, Bertil Mr
SHAW, Natalie Ms
INGLIS, Stewart Mr
TANGEN, Paal Mr
CERCHE, Sarah Ms
GILBERT, Hannah Ms
VICENTE, Helio Mr
CONSTANTINO, Sophoclis Ms
WILLIAMS, Jennifer Ms
FERNANDO RESANO, Luis Mr
SORMANI, Mariachiara Ms
JOHNS, Max Mr
PEETERS, Hilde Ms
WILLIAMS, Peter Mr
SPRINGETT, Tim Mr

**Gens de mer / Seafarers /
Gente de mar**

BERRAMA, Seddik Mr
LE GUEVEL, Thierry Mr
CASTANO, Cristian Mr
SPAIN, Christian Mr
PANJRI, Adam Mr
SINGH THAKUR, Amar Mr
SUKHORUKOV, Yury Mr

REZAEI, Saman Mr
ZEC, Dororea Ms
DYRING, Lena Ms
VENTURA, Susana Ms
NAIR, Sunil Mr
RAGONJAN, Alex Mr
DICKINSON, Mark Mr
MEIJER, Sascha Ms

► Contre/Against/En contra:**Gouvernements / Governments /
Gobiernos****Fédération de Russie**

GULYAEV, Denis Mr
POSHIVAY, Alexandr Mr

► Abstentions/Abstenciones:**Gouvernements / Governments /
Gobiernos****Chili**

GONZALEZ, Alejandra Sra.
ESCOBAR, Manuel Sr.

Maurice

BABOO, Devika Ms

Viet Nam

HOANG, HONG GIANG Mr
VO, DUY THANG Mr

► Quatrième réunion (Partie II) de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
 Fourth meeting (Part II) of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
 Cuarta reunión (Parte II) del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Vote par appel nominal sur les amendements au code concernant la règle 4.1 (proposition n° 4)

Record vote on the amendments to the Code relating to Regulation 4.1 (proposal No. 4)

Votación nominal relativa a las enmiendas a la regla 4.1 (propuesta núm. 4)

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour/For/En Pro:	188	120	120	428
Contre/Against/En contra:	4	0	0	4
Abstentions/Abstenciones:	8	0	0	8

► Pour/For/En Pro:

Gouvernements / Governments / Gobiernos

Afrique du Sud

RANTSOABE, Sibusiso Mr

NELWAMONDO, Azwimbavhi Mr

Allemagne

ZACERT, Eva Ms

TILO, Berger Mr

Argentine

LOPEZ, Noelia Mabel Sra.

CONTE, Juan Maria Sr.

Australie

GRECH, Michelle Ms

PUSEY, Greg Mr

Bahamas

OLSEN, Oli Mr

JONES, Isabella Ms

Belgique

VERELST, Véronique Mme

NAUWELAERTS, Anyès Mme

Brésil

AOKI FUZUY, Rodrigo Sr.

COSTA CAVALCANTE FILHO, Mauro Sr.

Canada

WEATHERDON, Scott Mr

LECLERC, Bernard Mr

Chine

HE, Leibin Ms

ZHOU, Chunfa Mr

Croatie

BATINOVIC, Ana-Marija Ms

Danemark

BAUCHY, Philippe Mr

PEDERSEN, Malthe Moeller Mr

Espagne

BLANCO, Carlos Sr.

VINENT, Olga Lidia Sra.

Fédération de Russie

GULYAEV, Denis Mr

POSHIVAY, Alexandr Mr

Finlande

NIEMINEN, Elli Ms

ALSTELA, Aino-Maija Ms

France

LE NOZAHIC, YVES M.

LEBRUN, OLIVIER M.

Ghana

BOAKYE-BOAMPONG, Nana Kwabena Mr.

Grèce

THEODOSOPOULOU, Eleftheria – Ioanna Ms

DOUMANIS, Antonios Mr

Îles Cook

ANDREANI, Rachele Ms

THONDOO, Sandrina Ms

Îles Marshall

VON STEIN, Alex Mr

HAFNER, John Mr

Inde

BARGUZER, SUBHASH Mr

Indonésie

PURWITASARI, Dyah Hartanti Ms

RIDZANI, Akmad Yani Mr

Irlande

QUINN, Alan Mr

KENNEDY, Michael Mr

Italie

ALATI, GIUSEPPE Mr

Jamaïque

SMITH, Bertrand Mr

Jordanie

ALKHARABSHEH, Amer Mr

JARADAT, SAIB Mr

Kenya

MULI, Millicent Ms

Lettonie

LIELBARDE, Sandra Ms

Libéria

CEDERIC, D'SOUZA Mr

MARGARET C, ANSUMANA Ms

Lituanie

LASIAUSKAS, Linas Mr

SOMKIENE, Virginija Ms

Luxembourg

RELAVE-SVENDSEN, Elisabeth Mme

SIUDA, Marc M.

Malaisie

MOSLIM, ZALIKHA Ms
FAIZ, MOHD NURRUL Mr

Malte

TABONE, Ivan Dr
CUTAJAR, GORDON Dr

Nigéria

LAWAN, ALIYU Mr
ESSAH, ANIEFIOK ETIM Mr

Norvège

STORHAUG, Haakon Mr
LEM, Unn C. Ms

Nouvelle-Zélande

ADAM, Claire Ms
MIFSUD, Max Mr

Oman

ALQURRI, Mohammed Abdullah
Masood Engineer
AL KHANJARI, Idris H.E. Mr

Panama

VILLAMONTE SANTOS, GIOVANNA
Sra.
BURGOS VALDÉS, MAYTE ELISA Sra.

Pays-Bas

VINKENVLEUGEL, Paul Mr
VAN DE VEN, Roel Mr

Philippines

RAMOS, Kristine Carol Ms
CRUZADO, JOMEL Mr

Pologne

OSTREGA, Krzysztof Mr
PIOTROWSKA-LAGA, Agnieszka Ms

Portugal

LEITÃO CORREIA, Carlota Ms
BAPTISTA, Susana Ms

République de Corée

KIM, Ji-Hong Mr
JIN, Ho-Hyun Mr

Roumanie

DUMITRACHE, COSMIN LAURENTIU
M.

Royaume-Uni

PEACEY, Sophie Ms
COUSLEY, John MR

Singapour

PNG, Angela Ms
CHEAH, Aun Aun Mr

Suède

ATAK, Yesim Ms
THORSKÖLD, Siv Ms

Suisse

LÜCHINGER, Michaela Mme
STUDER, Andrin M.

Thaïlande

WISUTTHIKAN, Chantharaporn Ms
LIMCHULARATTANA, Tarinee Ms

Togo

DONKO, Djagou Ikpodon M.
GNAMA, Kpatcha Mawaïboyodou M.

Tunisie

ZROUD, Lamia Mme
CHAIBI, Anouar M.

Viet Nam

HOANG, HONG GIANG Mr
VO, DUY THANG Mr

**Armateurs / Shipowners /
Armadores**

FERNANDO RESANO, Luis Mr
INGLIS, Stewart Mr
TANGEN, Paal Mr
WILLIAMS, Peter Mr
CERCHE, Sarah Ms
HOHLMANN, Bertil Mr
GILBERT, Hannah Ms
CONSTANTINO, Sophoclis Ms
SHAW, Natalie Ms
VICENTE, Helio Mr
SPRINGETT, Tim Mr
JOHNS, Max Mr
SORMANI, Mariachiara Ms
WILLIAMS, Jennifer Ms
PEETERS, Hilde Ms

**Gens de mer / Seafarers /
Gente de mar**

SINGH THAKUR, Amar Mr
PANJRI, Adam Mr
RAGONJAN, Alex Mr
SUKHORUKOV, Yury Mr
SPAIN, Christian Mr
CASTANO, Cristian Mr
LE GUEVEL, Thierry Mr

BERRAMA, Seddik Mr

REZAEI, Saman Mr

ZEC, Dororea Ms

DYRING, Lena Ms

NAIR, Sunil Mr

MEIJER, Sascha Ms

DICKINSON, Mark Mr

VENTURA, Susana Ms

▶ Contre/Against/En contra:**Gouvernements / Governments /
Gobiernos****Japon**

URANO, Yasuhiro Mr

HASEGAWA, Takayuki Mr

▶ Abstentions/Abstenciones:**Gouvernements / Governments /
Gobiernos****Chili**

ESCOBAR, Manuel Sr.

GONZALEZ, Alejandra Sra.

Maurice

BABOO, Devika Ms

Saint-Marin

ANDRENACCI, Marilena Mme

► Quatrième réunion (Partie II) de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
 Fourth meeting (Part II) of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
 Cuarta reunión (Parte II) del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Vote par appel nominal sur les amendements au code concernant les annexes A2-I et A4-I (proposition n° 5)

Record vote on the amendments to the Code relating to Appendices A2-I and A4-I (proposal No. 5)

Votación nominal relativa a las enmiendas en los anexos A2-I y A4-I (propuesta núm. 5)

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour/For/En Pro:	192	120	120	432
Contre/Against/En contra:	0	0	0	0
Abstentions/Abstenciones:	8	0	0	8

► Pour/For/En Pro:

Gouvernements / Governments / Gobiernos

Afrique du Sud

NELWAMONDO, Azwimbavhi Mr
 RANTSOABE, Sibusiso Mr

Allemagne

ZACHERT, Eva Ms
 TILO, Berger Mr

Argentine

CONTE, Juan Maria Sr.
 LOPEZ, Noelia Mabel Sra.

Australie

PUSEY, Greg Mr
 GRECH, Michelle Ms

Bahamas

JONES, Isabella Ms
 OLSEN, Oli Mr

Belgique

NAUWELAERTS, Anyès Mme
 VERELST, Véronique Mme

Brésil

COSTA CAVALCANTE FILHO, Mauro Sr.
 AOKI FUZUY, Rodrigo Sr.

Canada

WEATHERDON, Scott Mr
 LECLERC, Bernard Mr

Chine

ZHOU, Chunfa Mr

HE, Leibin Ms

Croatie

BATINOVIC, Ana-Marija Ms

Danemark

BAUCHY, Philippe Mr
 PEDERSEN, Malthe Moeller Mr

Espagne

VINENT, Olga Lidia Sra.
 BLANCO, Carlos Sr.

Fédération de Russie

POSHIVAY, Alexandr Mr
 GULYAEV, Denis Mr

Finlande

NIEMINEN, Elli Ms
 ALSTELA, Aino-Maija Ms

France

LE NOZAHIC, YVES M.
 LEBRUN, OLIVIER M.

Ghana

BOAKYE-BOAMPONG, Nana Kwabena Mr.

Grèce

DOUMANIS, Antonios Mr
 THEODOSOPOULOU, Eleftheria – Ioanna Ms

Îles Cook

THONDOO, Sandrina Ms
 ANDREANI, Rachele Ms

Îles Marshall

HAFNER, John Mr

VON STEIN, Alex Mr

Inde

BARGUZER, SUBHASH Mr

Indonésie

RIDZANI, Akmad Yani Mr
 PURWITASARI, Dyah Hartanti Ms

Irlande

KENNEDY, Michael Mr
 QUINN, Alan Mr

Italie

ALATI, GIUSEPPE Mr

Jamaïque

SMITH, Bertrand Mr

Japon

URANO, Yasuhiro Mr
 HASEGAWA, Takayuki Mr

Jordanie

JARADAT, SAIB Mr
 ALKHARABSHEH, Amer Mr

Kenya

MULLI, Millicent Ms

Lettonie

LIELBARDE, Sandra Ms

Libéria

MARGARET C, ANSUMANA Ms
 CEDERIC, D'SOUZA Mr

Lituanie

SOMKIENE, Virginija Ms
 LASIAUSKAS, Linas Mr

Luxembourg

SIUDA, Marc M.

RELAVE-SVENDSEN, Elisabeth Mme

Malaisie

FAIZ, MOHD NURRUL Mr

MOSLIM, ZALIKHA Ms

Malte

CUTAJAR, GORDON Dr

TABONE, Ivan Dr

Maurice

BABOO, Devika Ms

Nigéria

LAWAN, ALIYU Mr

ESSAH, ANIEFIOK ETIM Mr

Norvège

STORHAUG, Haakon Mr

LEM, Unn C. Ms

Nouvelle-Zélande

ADAM, Claire Ms

MIFSUD, Max Mr

OmanALQURRI, Mohammed Abdullah
Masood Engineer

AL KHANJARI, Idris H.E. Mr

PanamaVILLAMONTE SANTOS, GIOVANNA
Sra.

BURGOS VALDÉS, MAYTE ELISA Sra.

Pays-Bas

VAN DE VEN, Roel Mr

VINKENVLEUGEL, Paul Mr

Philippines

RAMOS, Kristine Carol Ms

CRUZADO, JOMEL Mr

Pologne

PIOTROWSKA-LAGA, Agnieszka Ms

OSTREGA, Krzysztof Mr

Portugal

BAPTISTA, Susana Ms

LEITÃO CORREIA, Carlota Ms

République de Corée

KIM, Ji-Hong Mr

JIN, Ho-Hyun Mr

RoumanieDUMITRACHE, COSMIN LAURENTIU
M.**Royaume-Uni**

COUSLEY, John MR

PEACEY, Sophie Ms

Saint-Marin

ANDRENACCI, Marilena Mme

Singapour

CHEAH, Aun Aun Mr

PNG, Angela Ms

Suède

ATAK, Yesim Ms

THORSKÖLD, Siv Ms

Suisse

LÜCHINGER, Michaela Mme

STUDER, Andrin M.

Thaïlande

LIMCHULARATTANA, Tarinee Ms

WISUTTHIKAN, Chantharaporn Ms

Togo

GNAMA, Kpatcha Mawaïboyodou M.

DONKO, Djagou Ikpodon M.

Tunisie

CHAIBI, Anouar M.

ZROUD, Lamia Mme

**Armateurs / Shipowners /
Armadores**

WILLIAMS, Peter Mr

FERNANDO RESANO, Luis Mr

SHAW, Natalie Ms

TANGEN, Paal Mr

CERCHE, Sarah Ms

HOHLMANN, Bertil Mr

GILBERT, Hannah Ms

SPRINGETT, Tim Mr

PEETERS, Hilde Ms

WILLIAMS, Jennifer Ms

SORMANI, Mariachiara Ms

JOHNS, Max Mr

CONSTANTINO, Sophoclis Ms

INGLIS, Stewart Mr

VICENTE, Helio Mr

**Gens de mer / Seafarers /
Gente de mar**

BERRAMA, Seddik Mr

LE GUEVEL, Thierry Mr

CASTANO, Cristian Mr

SPAIN, Christian Mr

SUKHORUKOV, Yury Mr

PANJRI, Adam Mr

RAGONJAN, Alex Mr

SINGH THAKUR, Amar Mr

REZAEI, Saman Mr

ZEC, Dororea Ms

DYRING, Lena Ms

NAIR, Sunil Mr

MEIJER, Sascha Ms

DICKINSON, Mark Mr

VENTURA, Susana Ms

▶ Abstentions/Abstenciones:**Gouvernements / Governments /
Gobiernos****Chili**

ESCOBAR, Manuel Sr.

GONZALEZ, Alejandra Sra.

Viet Nam

HOANG, HONG GIANG Mr

VO, DUY THANG Mr

► Quatrième réunion (Partie II) de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
 Fourth meeting (Part II) of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
 Cuarta reunión (Parte II) del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Vote par appel nominal sur les amendements au code concernant la règle 3.1 (proposition n° 6)

Record vote on the amendments to the Code relating to Regulation 3.1 (proposal No. 6)

Votación nominal relativa a las enmiendas a la regla 3.1 (propuesta núm. 6)

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour/For/En Pro:	170	120	120	410
Contre/Against/En contra:	4	0	0	4
Abstentions/Abstenciones:	26	0	0	26

► **Pour/For/En Pro:**

Gouvernements / Governments / Gobiernos

Afrique du Sud

RANTSOABE, Sibusiso Mr

NELWAMONDO, Azwimbavhi Mr

Allemagne

ZACHERT, Eva Ms

TILO, Berger Mr

Argentine

CONTE, Juan Maria Sr.

LOPEZ, Noelia Mabel Sra.

Australie

GRECH, Michelle Ms

PUSEY, Greg Mr

Belgique

VERELST, Véronique Mme

NAUWELAERTS, Anyès Mme

Brésil

COSTA CAVALCANTE FILHO, Mauro Sr.

AOKI FUZIY, Rodrigo Sr.

Chine

ZHOU, Chunfa Mr

HE, Leibin Ms

Croatie

BATINOVIC, Ana-Marija Ms

Danemark

BAUCHY, Philippe Mr

PEDERSEN, Malthe Moeller Mr

Espagne

VINENT, Olga Lidia Sra.

BLANCO, Carlos Sr.

Fédération de Russie

POSHIVAY, Alexandr Mr

GULYAEV, Denis Mr

Finlande

NIEMINEN, Elli Ms

ALSTELA, Aino-Maija Ms

France

LEBRUN, OLIVIER M.

LE NOZAHIC, YVES M.

Ghana

BOAKYE-BOAMPONG, Nana Kwabena Mr.

Grèce

THEODOSOPOULOU, Eleftheria – Ioanna Ms

DOUMANIS, Antonios Mr

Îles Marshall

VON STEIN, Alex Mr

HAFNER, John Mr

Inde

BARGUZER, SUBHASH Mr

Indonésie

RIDZANI, Akmad Yani Mr

PURWITASARI, Dyah Hartanti Ms

Irlande

KENNEDY, Michael Mr

QUINN, Alan Mr

Italie

ALATI, GIUSEPPE Mr

Jamaïque

SMITH, Bertrand Mr

Jordanie

ALKHARABSHEH, Amer Mr

Kenya

MULI, Millicent Ms

Lettonie

LIELBARDE, Sandra Ms

Libéria

CEDERIC, D'SOUZA Mr

MARGARET C, ANSUMANA Ms

Lituanie

LASIAUSKAS, Linas Mr

SOMKIENE, Virginija Ms

Luxembourg

RELAVE-SVENDSEN, Elisabeth Mme

SIUDA, Marc M.

Malaisie

FAIZ, MOHD NURRUL Mr

MOSLIM, ZALIKHA Ms

Malte

CUTAJAR, GORDON Dr

TABONE, Ivan Dr

Nigéria

ESSAH, ANIEFIOK ETIM Mr

LAWAN, ALIYU Mr

Norvège

LEM, Unn C. Ms

STORHAUG, Haakon Mr

Nouvelle-Zélande

MIFSUD, Max Mr

ADAM, Claire Ms

Oman

AL KHANJARI, Idris H.E. Mr

ALQURRI, Mohammed Abdullah
Masood Engineer**Panama**VILLAMONTE SANTOS, GIOVANNA
Sra.

BURGOS VALDÉS, MAYTE ELISA Sra.

Pays-Bas

VINKENVLEUGEL, Paul Mr

VAN DE VEN, Roel Mr

Philippines

CRUZADO, JOMEL Mr

RAMOS, Kristine Carol Ms

Pologne

OSTREGA, Krzysztof Mr

PIOTROWSKA-LAGA, Agnieszka Ms

Portugal

BAPTISTA, Susana Ms

LEITÃO CORREIA, Carlota Ms

République de Corée

KIM, Ji-Hong Mr

JIN, Ho-Hyun Mr

RoumanieDUMITRACHE, COSMIN LAURENTIU
M.**Royaume-Uni**

COUSLEY, John MR

PEACEY, Sophie Ms

Singapour

CHEAH, Aun Aun Mr

PNG, Angela Ms

Suède

THORSKÖLD, Siv Ms

ATAK, Yesim Ms

Suisse

STUDER, Andrin M.

LÜCHINGER, Michaela Mme

Thaïlande

WISUTTHIKAN, Chantharaporn Ms

LIMCHULARATTANA, Tarinee Ms

Togo

GNAMA, Kpatcha Mawaïboyodou M.

DONKO, Djagou Ikpadon M.

Tunisie

ZROUD, Lamia Mme

CHAIBI, Anouar M.

**Armateurs / Shipowners /
Armadores**

SHAW, Natalie Ms

WILLIAMS, Peter Mr

FERNANDO RESANO, Luis Mr

WILLIAMS, Jennifer Ms

CERCHE, Sarah Ms

HOHLMANN, Bertil Mr

GILBERT, Hannah Ms

VICENTE, Helio Mr

PEETERS, Hilde Ms

TANGEN, Paal Mr

SORMANI, Mariachiara Ms

JOHNS, Max Mr

CONSTANTINO, Sophoclis Ms

SPRINGETT, Tim Mr

INGLIS, Stewart Mr

**Gens de mer / Seafarers /
Gente de mar**

REZAEI, Saman Mr

VENTURA, Susana Ms

DYRING, Lena Ms

ZEC, Dororea Ms

SUKHORUKOV, Yury Mr

BERRAMA, Seddik Mr

LE GUEVEL, Thierry Mr

SPAIN, Christian Mr

MEIJER, Sascha Ms

PANJRI, Adam Mr

SINGH THAKUR, Amar Mr

CASTANO, Cristian Mr

DICKINSON, Mark Mr

NAIR, Sunil Mr

RAGONJAN, Alex Mr

▶ Contre/Against/En contra:**Gouvernements / Governments /
Gobiernos****Viet Nam**

VO, DUY THANG Mr

HOANG, HONG GIANG Mr

▶ Abstentions/Abstenciones:**Gouvernements / Governments /
Gobiernos****Bahamas**

JONES, Isabella Ms

OLSEN, Oli Mr

Canada

LECLERC, Bernard Mr

WEATHERDON, Scott Mr

Chili

ESCOBAR, Manuel Sr.

GONZALEZ, Alejandra Sra.

Îles Cook

THONDOO, Sandrina Ms

ANDREANI, Rachele Ms

Japon

HASEGAWA, Takayuki Mr

URANO, Yasuhiro Mr

Jordanie

JARADAT, SAIB Mr

Maurice

BABOO, Devika Ms

Saint-Marin

ANDRENACCI, Marilena Mme

► Quatrième réunion (Partie II) de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
 Fourth meeting (Part II) of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
 Cuarta reunión (Parte II) del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Vote par appel nominal sur les amendements au code concernant la règle 1.4 (proposition n° 9)

Record vote on the amendments to the Code relating to Regulation 1.4 (proposal No. 9)

Votación nominal relativa a las enmiendas a la regla 1.4 (propuesta núm. 9)

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour/For/En Pro:	186	120	120	426
Contre/Against/En contra:	2	0	0	2
Abstentions/Abstenciones:	12	0	0	12

► **Pour/For/En Pro:**

Gouvernements / Governments / Gobiernos

Afrique du Sud

NELWAMONDO, Azwimbavhi Mr
 RANTSOABE, Sibusiso Mr

Allemagne

ZACHERT, Eva Ms
 TILO, Berger Mr

Argentine

LOPEZ, Noelia Mabel Sra.
 CONTE, Juan Maria Sr.

Australie

PUSEY, Greg Mr
 GRECH, Michelle Ms

Bahamas

JONES, Isabella Ms
 OLSEN, Oli Mr

Belgique

NAUWELAERTS, Anyès Mme
 VERELST, Véronique Mme

Brésil

AOKI FUZUY, Rodrigo Sr.
 COSTA CAVALCANTE FILHO, Mauro Sr.

Canada

LECLERC, Bernard Mr
 WEATHERDON, Scott Mr

Chine

ZHOU, Chunfa Mr

HE, Leibin Ms

Croatie

BATINOVIC, Ana-Marija Ms

Danemark

BAUCHY, Philippe Mr
 PEDERSEN, Malthe Moeller Mr

Espagne

VINENT, Olga Lidia Sra.
 BLANCO, Carlos Sr.

Fédération de Russie

GULYAEV, Denis Mr
 POSHIVAY, Alexandr Mr

Finlande

NIEMINEN, Elli Ms
 ALSTELA, Aino-Maija Ms

France

LE NOZAHIC, YVES M.
 LEBRUN, OLIVIER M.

Ghana

BOAKYE-BOAMPONG, Nana Kwabena Mr.

Grèce

THEODOSOPOULOU, Eleftheria – Ioanna Ms
 DOUMANIS, Antonios Mr

Îles Cook

THONDOO, Sandrina Ms
 ANDREANI, Rachele Ms

Îles Marshall

VON STEIN, Alex Mr

HAFNER, John Mr

Inde

BARGUZER, SUBHASH Mr

Indonésie

RIDZANI, Akmad Yani Mr
 PURWITASARI, Dyah Hartanti Ms

Irlande

QUINN, Alan Mr
 KENNEDY, Michael Mr

Italie

ALATI, GIUSEPPE Mr

Jamaïque

SMITH, Bertrand Mr

Japon

HASEGAWA, Takayuki Mr
 URANO, Yasuhiro Mr

Kenya

MULI, Millicent Ms

Lettonie

LIELBARDE, Sandra Ms

Libéria

CEDERIC, D'SOUZA Mr
 MARGARET C, ANSUMANA Ms

Lituanie

LASIAUSKAS, Linas Mr
 SOMKIENE, Virginija Ms

Luxembourg

SIUDA, Marc M.
 RELAVE-SVENDSEN, Elisabeth Mme

► Quatrième réunion (Partie II) de la Commission tripartite spéciale (STC) de la convention du travail maritime
 Fourth meeting (Part II) of the Special Tripartite Committee (STC) of the Maritime Labour Convention
 Cuarta reunión (Parte II) del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo

Vote par appel nominal sur les amendements au code concernant la règle 4.3 (proposition n° 11)

Record vote on the amendments to the Code relating to Regulation 4.3 (proposal No. 11)

Votación nominal relativa a las enmiendas a la regla 4.3 (propuesta núm. 11)

	Governments	Shipowners	Seafarers	Totals
Pour/For/En Pro:	194	120	120	434
Contre/Against/En contra:	0	0	0	0
Abstentions/Abstenciones:	6	0	0	6

► **Pour/For/En Pro:**

**Gouvernements / Governments /
Gobiernos**

Afrique du Sud

RANTSOABE, Sibusiso Mr

NELWAMONDO, Azwimbavhi Mr

Allemagne

ZACHERT, Eva Ms

TILO, Berger Mr

Argentine

LOPEZ, Noelia Mabel Sra.

CONTE, Juan Maria Sr.

Australie

GRECH, Michelle Ms

PUSEY, Greg Mr

Belgique

VERELST, Véronique Mme

NAUWELAERTS, Anyès Mme

Brésil

COSTA CAVALCANTE FILHO, Mauro Sr.

AOKI FUZIY, Rodrigo Sr.

Canada

LECLERC, Bernard Mr

WEATHERDON, Scott Mr

Chili

GONZALEZ, Alejandra Sra.

ESCOBAR, Manuel Sr.

Chine

ZHOU, Chunfa Mr

HE, Leibin Ms

Croatie

BATINOVIC, Ana-Marija Ms

Danemark

PEDERSEN, Malthe Moeller Mr

BAUCHY, Philippe Mr

Espagne

VINENT, Olga Lidia Sra.

BLANCO, Carlos Sr.

Fédération de Russie

GULYAEV, Denis Mr

POSHIVAY, Alexandr Mr

Finlande

ALSTELA, Aino-Maija Ms

NIEMINEN, Elli Ms

France

LEBRUN, OLIVIER M.

LE NOZAHIC, YVES M.

Ghana

BOAKYE-BOAMPONG, Nana Kwabena Mr.

Grèce

THEODOSOPOULOU, Eleftheria – Ioanna Ms

DOUMANIS, Antonios Mr

Îles Cook

ANDREANI, Rachele Ms

THONDOO, Sandrina Ms

Îles Marshall

HAFNER, John Mr

VON STEIN, Alex Mr

Inde

BARGUZER, SUBHASH Mr

Indonésie

PURWITASARI, Dyah Hartanti Ms

RIDZANI, Akmad Yani Mr

Irlande

QUINN, Alan Mr

KENNEDY, Michael Mr

Italie

ALATI, GIUSEPPE Mr

Jamaïque

SMITH, Bertrand Mr

Japon

URANO, Yasuhiro Mr

HASEGAWA, Takayuki Mr

Jordanie

JARADAT, SAIB Mr

ALKHARABSHEH, Amer Mr

Kenya

MULI, Millicent Ms

Lettonie

LIELBARDE, Sandra Ms

Libéria

MARGARET C, ANSUMANA Ms

CEDERIC, D'SOUZA Mr

Lituanie

SOMKIENE, Virginija Ms

LASIAUSKAS, Linas Mr

Luxembourg

RELAVE-SVENDSEN, Elisabeth Mme
SIUDA, Marc M.

Malaisie

FAIZ, MOHD NURRUL Mr

Malte

TABONE, Ivan Dr
CUTAJAR, GORDON Dr

Maurice

BABOO, Devika Ms

Nigéria

ESSAH, ANIEFIOK ETIM Mr
LAWAN, ALIYU Mr

Norvège

STORHAUG, Haakon Mr
LEM, Unn C. Ms

Nouvelle-Zélande

MIFSUD, Max Mr
ADAM, Claire Ms

Oman

ALQURRI, Mohammed Abdullah
Masood Engineer
AL KHANJARI, Idris H.E. Mr

Panama

BURGOS VALDÉS, MAYTE ELISA Sra.
VILLAMONTE SANTOS, GIOVANNA
Sra.

Pays-Bas

VAN DE VEN, Roel Mr
VINKENVLEUGEL, Paul Mr

Philippines

CRUZADO, JOMEL Mr
RAMOS, Kristine Carol Ms

Pologne

OSTREGA, Krzysztof Mr
PIOTROWSKA-LAGA, Agnieszka Ms

Portugal

BAPTISTA, Susana Ms
LEITÃO CORREIA, Carlota Ms

République de Corée

KIM, Ji-Hong Mr
JIN, Ho-Hyun Mr

Roumanie

DUMITRACHE, COSMIN LAURENTIU
M.

Royaume-Uni

COUSLEY, John MR

PEACEY, Sophie Ms

Saint-Marin

ANDRENACCI, Marilena Mme

Singapour

CHEAH, Aun Aun Mr
PNG, Angela Ms

Suède

ATAK, Yesim Ms
THORSKÖLD, Siv Ms

Suisse

STUDER, Andrin M.
LÜCHINGER, Michaela Mme

Thaïlande

LIMCHULARATTANA, Tarinee Ms
WISUTTHIKAN, Chantharaporn Ms

Togo

GNAMA, Kpatcha Mawaïboyodou M.
DONKO, Djagou Ikpadon M.

Tunisie

CHAIBI, Anouar M.
ZROUD, Lamia Mme

Viet Nam

VO, DUY THANG Mr
HOANG, HONG GIANG Mr

**Armateurs / Shipowners /
Armadores**

FERNANDO RESANO, Luis Mr
INGLIS, Stewart Mr
TANGEN, Paal Mr
WILLIAMS, Peter Mr
CERCHE, Sarah Ms
HOHLMANN, Bertil Mr
SPRINGETT, Tim Mr
VICENTE, Helio Mr
PEETERS, Hilde Ms
WILLIAMS, Jennifer Ms
SORMANI, Mariachiara Ms
JOHNS, Max Mr
CONSTANTINO, Sophoclis Ms
SHAW, Natalie Ms
GILBERT, Hannah Ms

**Gens de mer / Seafarers /
Gente de mar**

LE GUEVEL, Thierry Mr

CASTANO, Cristian Mr

SPAIN, Christian Mr
REZAEI, Saman Mr

BERRAMA, Seddik Mr

SINGH THAKUR, Amar Mr

NAIR, Sunil Mr

PANJRI, Adam Mr

SUKHORUKOV, Yury Mr

ZEC, Dororea Ms

DYRING, Lena Ms

VENTURA, Susana Ms

RAGONJAN, Alex Mr

MEIJER, Sascha Ms

DICKINSON, Mark Mr

▶ Abstentions/Abstenciones:**Gouvernements / Governments /
Gobiernos****Bahamas**

JONES, Isabella Ms

OLSEN, Oli Mr

Malaisie

MOSLIM, ZALIKHA Ms