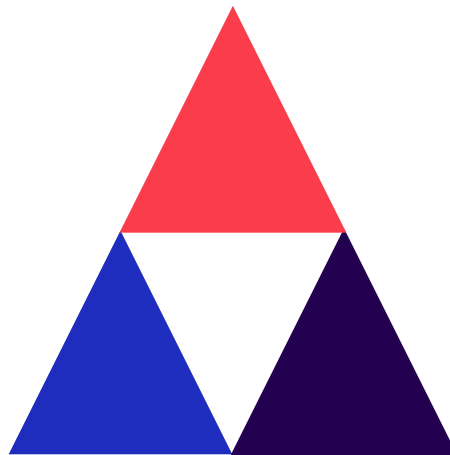




# ► **Résumé des observations et suggestions relatives aux propositions d'amendement au code de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée**

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



## ▶ Table des matières

---

	<b>Page</b>
I. Introduction.....	5
II. Observations et suggestions relatives aux propositions d'amendement au code de la MLC, 2006.....	5
Proposition n° 1 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer).....	5
Proposition n° 2 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer).....	6
Proposition n° 3 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer).....	7
Proposition n° 4 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer).....	9
Proposition n° 5 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer).....	10
Proposition n° 6 (groupe des gens de mer).....	11
Proposition n° 7 (groupe des gens de mer).....	13
Proposition n° 8 (groupe des gens de mer).....	14
Proposition n° 9 (groupe des gens de mer).....	15
Proposition n° 10 (groupe des gens de mer).....	15
Proposition n° 11 (gouvernements).....	16
Proposition n° 12 (gouvernements): Allemagne, Australie, Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède.....	17

## ► I. Introduction

---

1. Le Bureau international du Travail (BIT) a reçu **12 propositions d'amendement** au code de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006). Elles seront examinées lors de la deuxième partie de la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII de la MLC, 2006, du 5 au 13 mai 2022.
2. Conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article XV de la MLC, 2006, dans une lettre datée du 11 novembre 2021, le Directeur général a invité tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail (OIT) à faire connaître avant le 28 février 2022 leurs observations ou suggestions relatives aux propositions d'amendement au code de la convention.
3. Conformément au paragraphe 4 de l'article XV de la MLC, 2006, le présent document résume les observations et suggestions transmises en réponse à la lettre du Directeur général, à lire conjointement avec le **document d'information pour la discussion**.
4. Les 21 Membres ci-après ont répondu au courrier du Directeur général: *Argentine, Brésil, Cameroun, Éthiopie, Fédération de Russie, Guatemala, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Libéria, Îles Marshall, Nicaragua, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sri Lanka, Thaïlande, Trinité-et-Tobago et Turquie*. Par ailleurs, les Membres à l'origine de la proposition d'amendement n° 12 ont soumis un texte révisé de leur proposition initiale.
5. Quelques gouvernements ont indiqué avoir organisé des consultations tripartites au sujet de leurs observations et suggestions <sup>1</sup>. Certains gouvernements ont donc transmis les commentaires des partenaires sociaux qui sont repris dans le présent document.

## ► II. Observations et suggestions relatives aux propositions d'amendement au code de la MLC, 2006

---

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

1. Plusieurs gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (*Brésil, Éthiopie, Guatemala, Inde, Italie, Libéria, Nouvelle-Zélande, Panama, Sri Lanka, Thaïlande, Trinité-et-Tobago et Turquie*).
2. Le gouvernement du *Brésil* indique qu'il serait souhaitable d'ajouter les termes «tailles appropriées» à la fin de *l'alinéa c) du paragraphe 1 de la norme A4.3* et de le modifier pour qu'il se lise comme suit: «l'utilisation d'équipements de protection individuelle de tailles appropriées».

---

<sup>1</sup> Les Membres ci-après ont indiqué avoir mené des consultations avec les partenaires sociaux concernés: *Éthiopie, Guatemala, Indonésie, Italie, Panama, Trinité-et-Tobago et Turquie*. Les gouvernements de *l'Argentine*, de *l'Italie* et du *Panama* ont communiqué les observations des partenaires sociaux.

3. Le gouvernement du *Guatemala* suggère d'étendre la proposition pour qu'elle porte non seulement sur la fourniture d'équipements de protection individuelle, mais également sur le stockage et l'entretien des équipements de protection individuelle.
4. Le gouvernement de l'*Inde* estime que l'expression «tout l'équipement de protection individuelle nécessaire dans des tailles appropriées» ne devrait pas être interprétée comme une obligation de disposer de toutes les tailles et morphologies disponibles ni compliquer la démonstration du respect des dispositions lors des inspections.
5. Le gouvernement du *Japon* suggère de remplacer le texte proposé par: «par la fourniture de l'équipement de protection individuelle approprié en fonction du nombre et de la stature des gens de mer à bord des navires».
6. Le gouvernement du *Libéria* rappelle que le *principe directeur B4.3.1* de la MLC, 2006, fait référence au Recueil de directives pratiques du BIT intitulé *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, 1996, dont le point 5.4 prévoit que les armateurs veillent à ce que les gens de mer soient pourvus des vêtements et équipements de protection individuelle appropriés. De même, le gouvernement de la *Nouvelle-Zélande* estime que l'obligation de disposer d'équipements de protection individuelle correctement ajustés à la personne est implicite dans les prescriptions relatives à la sécurité et la santé au travail actuellement contenues dans la convention.
7. Le gouvernement de la *Norvège* n'appuie pas la proposition, la jugeant trop spécifique alors que le *paragraphe 1 de la norme A4.3* établit des prescriptions générales relatives à la sécurité et la santé au travail à bord des navires. Cette question peut être résolue en modifiant le *principe directeur B4.3.4* ou, mieux, en modifiant la publication *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, 1996.
8. Le gouvernement du *Panama* appuie la proposition en rappelant qu'il faut encourager l'emploi des femmes dans l'industrie maritime.
9. Le gouvernement de la *Turquie* indique qu'il faudrait préciser s'il convient d'ajouter des prescriptions relatives aux vêtements de protection contre les produits chimiques et aux combinaisons de pompier, conformément à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974 (SOLAS) (par exemple Chapitre II-2, règles 19.3.6.1 et 19.3.6.2).

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

1. Certains gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (*Guatemala, Inde, Italie, Panama, Sri Lanka, Trinité-et-Tobago et Turquie*).
2. Le gouvernement de l'*Éthiopie* note qu'il est nécessaire de préciser si «eau potable» fait référence à de l'eau douce potable normale ou à de l'eau en bouteille destinée à la consommation.
3. En ce qui concerne la modification de l'*alinéa a) du paragraphe 2 de la norme A3.2*, le gouvernement du *Guatemala* suggère de supprimer «pendant la période d'engagement».
4. Le gouvernement de l'*Indonésie* suggère de remplacer l'ajout proposé à l'*alinéa a) du paragraphe 7 de la norme A3.2* par «l'approvisionnement suffisant et approprié en vivres et en eau potable, ainsi que la quantité, la valeur nutritionnelle et la qualité des vivres et de l'eau potable compte tenu du nombre de gens de mer à bord;».
5. Pour ce qui est de la proposition d'ajout à l'*alinéa b) du paragraphe 2 de la norme A3.2*, le gouvernement du *Libéria* fait remarquer que «sains» et «nutritifs» sont des concepts

différents: des aliments «sains» évitent que les personnes ne tombent malades, tandis que des aliments «nutritifs» fournissent en nombre suffisant les nutriments (vitamines, glucides, protéines) dont le corps a besoin pour survivre.

6. Plusieurs gouvernements s'interrogent sur le besoin de modifier l'*alinéa b) du paragraphe 2 de la norme A3.2* tel que proposé, au motif que le terme «sains» est peu clair et peut donner lieu à différentes interprétations (*Guatemala, Japon, Libéria, Nouvelle-Zélande, Royaume-Uni et Thaïlande*). Le gouvernement de la *Fédération de Russie* approuve la proposition d'amendement pour autant que des critères précis soient établis pour déterminer que des aliments sont «sains». Certains gouvernements (*Japon et Royaume-Uni*) estiment que la proposition appelle davantage d'explications, alors que d'autres (*Nouvelle-Zélande et Thaïlande*) proposent de supprimer le terme «sains». Le gouvernement du *Nicaragua* suggère de remplacer le terme «sains» par «sans danger».
7. Le gouvernement de la *Nouvelle-Zélande* propose de supprimer «valeur nutritionnelle» dans la proposition d'amendement de l'*alinéa a) du paragraphe 7 de la norme A3.2*, jugeant le terme trop vague. Il n'est pas évident de déterminer si la proposition ainsi formulée fournit aux gens de mer des informations pédagogiques. Il faudrait définir une norme acceptable relative à la qualité minimale de l'eau potable. L'eau distillée, par exemple, devrait être évitée.
8. En ce qui concerne l'ajout proposé à l'*alinéa a) du paragraphe 7 de la norme A3.2*, le gouvernement de la *Fédération de Russie* estime que non seulement l'approvisionnement en vivres et en eau potable, mais également la quantité, la valeur nutritionnelle et la qualité des vivres et de l'eau potable devraient faire l'objet d'inspections et suggère d'ajouter «conformément aux recommandations du *paragraphe 2 du principe directeur B3.2.1*». Ce dernier devrait aussi être modifié pour ajouter la portion de phrase «de fournir à l'équipage les informations nécessaires concernant la qualité et la valeur nutritionnelle des aliments et» après «des recommandations en vue».
9. Le gouvernement de la *Thaïlande* soutient la proposition d'ajout à l'*alinéa a) du paragraphe 2 de la norme A3.2*, mais suggère d'ajouter le texte en tant que nouveau paragraphe. Il n'appuie en revanche pas l'ajout proposé à l'*alinéa a) du paragraphe 7 de la norme A3.2*, car la même norme contient déjà un texte similaire.
10. Le gouvernement de la *Turquie* propose de: i) mentionner clairement que la quantité minimale d'eau potable doit être de 2,5 litres en fonction des conditions de travail, de la chaleur et des conditions climatiques; ii) prévoir la possibilité de faire vérifier la qualité de l'eau potable par un laboratoire qualifié à terre en prélevant un échantillon dans un réservoir à bord; et iii) tenir compte de la qualité de l'eau destinée aux douches, baignoires et lavabos.
11. Le *Conseil de l'entreprise privée (CONEP)* du Panama appuie la proposition si les caractéristiques, quantités, etc. des vivres et de l'eau sont clairement précisées.

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

1. Certains gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (*Guatemala, Inde, Italie, Panama, Sri Lanka, Thaïlande, Trinité-et-Tobago et Turquie*).
2. Le gouvernement du *Libéria* estime que l'amendement semble s'appliquer à la fois aux *paragraphe 7 et 8 de la norme A2.5.1*, créant ainsi l'obligation pour les États Membres de faciliter le rapatriement et le remplacement à bord des gens de mer qui servent sur des

navires faisant escale dans leurs ports. En outre, l'expression «gens de mer nationaux» n'est pas claire.

3. Le gouvernement du *Panama* rappelle qu'il a souvent été impossible de procéder au rapatriement à cause de l'absence de dispositif visant à éviter que les navires mettent en danger la sécurité de l'environnement après le débarquement des gens de mer abandonnés. Comme attesté en maintes occasions, les efforts déployés par le prestataire de la garantie financière pour rapatrier l'équipage abandonné ont été réduits à néant par les autorités portuaires du pays où le navire a été abandonné. L'incertitude, le désespoir et l'angoisse que de telles situations créent à bord font qu'il est nécessaire de trouver une solution rapide et appropriée, dictée par des considérations humanitaires plutôt qu'économiques.
4. Quelques gouvernements (*Brésil, Japon, Norvège* et *Nouvelle-Zélande*) pensent que certains points liés à la proposition d'amendement méritent davantage de discussions, notamment pour déterminer qui endosse la responsabilité de changer d'équipage et d'engager de nouveaux gens de mer, à qui il revient de couvrir les frais et de quelle façon le processus se déroule. Le gouvernement de la *Fédération de Russie* estime que le texte proposé ne précise pas à l'égard de quelle entité l'obligation est établie et propose d'ajouter que la responsabilité incombe à l'État Membre.
5. Le gouvernement du *Brésil* suggère de remplacer «des gens de mer nationaux sont engagés» par «l'armateur, le prestataire de la garantie financière ou l'État du pavillon engage des gens de mer nationaux de l'État du port».
6. Le gouvernement de *l'Indonésie* pense que la proposition appelle des explications supplémentaires. Il conviendrait de tenir compte des législations nationales des États du port et du pavillon, et il ne faut pas qu'il y ait d'incohérences avec la législation nationale relative au principe du cabotage.
7. Le gouvernement de *l'Italie* indique que les organisations d'armateurs italiennes estiment que la proposition ne devrait pas générer de coûts supplémentaires pour les armateurs.
8. Le gouvernement du *Japon* fait savoir qu'il faudrait aussi tenir compte des effectifs de sécurité. L'Organisation maritime internationale (OMI) devrait participer à l'examen des éléments liés à la sécurité du navire de la portion de phrase «Lorsque la législation applicable impose la présence de gens de mer à bord pour garantir la sécurité». À cet égard, les gouvernements du *Japon* et de la *Norvège* estiment que ce point pourrait être discuté lors d'une réunion conjointe OMI/OIT pour veiller à la prise en compte de tous les éléments.
9. Les gouvernements du *Libéria* et du *Royaume-Uni* observent que les termes «nationaux» et «non nationaux» manquent de clarté. Il pourrait être nécessaire d'en préciser la définition ou de soutenir la proposition par des orientations (*Royaume-Uni*).
10. Le gouvernement de la *Nouvelle-Zélande* se demande si la proposition ne déplace pas le problème vers un autre groupe de gens de mer lorsque, en l'absence de gens de mer nationaux, des gens de mer non nationaux sont engagés. Davantage d'informations sont nécessaires quant aux qualifications et compétences exigées de ces gens de mer. De l'avis du gouvernement, le libellé actuel du *paragraphe 8 de la norme A2.5.1*, pour autant qu'il soit correctement appliqué, est suffisant.
11. Le gouvernement de la *Norvège* ne peut appuyer la proposition telle qu'actuellement rédigée. Tout en reconnaissant qu'il existe un problème, il estime que ces situations ne peuvent être résolues qu'au cas par cas.

12. La *Fédération des entreprises maritimes de l'Argentine (FENA)* indique que, si un navire battant pavillon argentin faisant escale dans un port étranger devait se retrouver dans la situation décrite dans la proposition, la solution suggérée serait contraire à la législation nationale qui prévoit que l'équipage de tout navire battant pavillon argentin ne peut être composé que de ressortissants ou de résidents argentins.

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

1. Certains gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (*Brésil, Guatemala, Inde, Italie, Libéria, Nouvelle-Zélande, Panama, Sri Lanka, Thaïlande et Trinité-et-Tobago*).
2. Le gouvernement du *Brésil* indique que le nouveau *paragraphe 5 de la norme A4.1* tel que proposé pourrait laisser penser que le débarquement relève des États Membres et non des armateurs. À cet égard, le gouvernement propose de remplacer «soient rapidement débarqués» par «ne soient pas empêchés de débarquer».
3. Le gouvernement du *Cameroun* suggère d'insérer «, sous réserve des protocoles sanitaires arrêtés par l'État du port» dans le nouveau *paragraphe 4 du principe directeur B4.1.3*, après «pour des raisons de santé publique». Les armateurs et les gens de mer pourront ainsi respecter les protocoles sanitaires en vigueur dans l'État du port, et ce dernier pourra assurer la continuité du traitement des patients conformément à ses procédures.
4. Le gouvernement du *Guatemala* propose de remplacer «veille à ce que» par «prend des mesures pour veiller à ce que» dans la proposition de nouveau *paragraphe 5 de la norme A4.1*. Quant à la proposition de nouveau *paragraphe 6 à la norme A4.1*, le gouvernement suggère de remplacer «facilite» par «adopte les mesures et les mécanismes nécessaires pour faciliter».
5. Le gouvernement de *l'Indonésie* estime que, en ce qui concerne la proposition d'ajout d'un nouveau *paragraphe 5 à la norme A4.1*, il faudrait faire référence à une procédure en cas de situation sanitaire extraordinaire ou d'urgence, comme la pandémie de COVID-19, pour la prise en charge des gens de mer qui requièrent des soins médicaux immédiats à terre ou qui sont décédés à bord.
6. Le gouvernement de *l'Italie* indique que, pour les organisations d'armateurs italiennes, l'application dans la pratique de la proposition pourrait poser des problèmes, surtout en ce qui concerne les soins médicaux aux gens de mer dans des pays dont la situation sanitaire est critique.
7. Le gouvernement du *Japon* indique que, étant donné qu'il peut être difficile pour certains Membres de permettre aux gens de mer d'accéder facilement à des soins médicaux à terre en raison des limites imposées par les contrôles aux frontières, il serait plus réaliste de prévoir que l'accès aux soins médicaux à terre s'effectue en s'appuyant sur le *paragraphe 3 du principe directeur B4.1.3*. Davantage d'explications sont nécessaires sur l'opportunité de modifier la *norme A4.1*.
8. Le gouvernement du *Libéria* propose de supprimer les termes «des magasins, du carburant,» et de remplacer «provisions» par «services de maintenance» dans la proposition d'ajout d'un nouveau *paragraphe 4 au principe directeur B4.1.3*. De plus, ce texte devrait être ajouté en tant que nouveau *paragraphe du principe directeur B4.4.6*.
9. Le gouvernement de la *Nouvelle-Zélande* indique que le nouveau *paragraphe 6 de la norme A4.1* tel que proposé s'intégrerait mieux aux dispositions relatives au «rapatriement» dans la mesure où le décès d'un marin implique le rapatriement de son corps, mais pas des



soins médicaux. Il faudrait aussi prévoir une formulation plus large: le rapatriement de la dépouille ou des cendres d'un marin devrait s'effectuer à partir de n'importe quel port, pas uniquement le port où se trouve le navire ou celui dans lequel il entre ensuite, car il peut y avoir des raisons valables au retard (comme une enquête sur le décès, des raisons religieuses, etc.). En ce qui concerne la proposition de nouveau *paragraphe 5 au principe directeur B4.1.3*, le gouvernement estime qu'une «maladie transmissible risquant de se propager à d'autres membres de l'équipage;» (*alinéa b*)) ne requiert pas des soins médicaux immédiats à terre (par exemple, COVID-19 ou varicelle). Par conséquent, il conviendrait de fournir des informations supplémentaires pour savoir qui décide que des soins médicaux immédiats sont nécessaires, et prévoir des processus appropriés pour faire face à de telles situations. Remettant en question la capacité d'évaluer le «risque de suicide» d'une personne, le gouvernement suggère de remplacer «risque de suicide» par «graves problèmes ou troubles de santé mentale». Le gouvernement ne soutient pas le nouveau *paragraphe 4 du principe directeur B4.1.3* tel que proposé, car il ne devrait pas être employé comme un moyen détourné d'autoriser les permissions à terre en toute circonstance. Il s'interroge aussi sur l'utilité «des magasins» ou «du carburant» pour des gens de mer qui débarquent.

10. Le gouvernement du *Panama* fait savoir que l'interdiction d'accéder à des soins médicaux à terre a de graves répercussions sur la santé des gens de mer concernés, mais aussi sur les autres membres de l'équipage et sur l'exploitation du navire. Il est préoccupant qu'il soit impossible ou difficile pour les gens de mer d'accéder à des soins médicaux à terre dans certains cas ou qu'il leur soit interdit de débarquer la dépouille d'un marin décédé à bord, et la situation a pris un tour dramatique pendant la pandémie de COVID-19.
11. En ce qui concerne la proposition d'inclure un nouveau *paragraphe 5 au principe directeur B4.1.3*, le gouvernement de la *Turquie* suggère d'ajouter «ou une incapacité temporaire ou permanente» après «pouvant entraîner la mort» (*alinéa a*)).
12. Le *CONEP* accueille favorablement l'ajout d'une disposition sur le rapatriement de la dépouille d'un marin décédé pour autant que les prescriptions soient définies avec précision.
13. En ce qui concerne la proposition d'ajouter un nouveau *paragraphe 4 au principe directeur B4.1.3*, la *Chambre de la marine marchande argentine (CNA)* et la *FENA* ont fait savoir qu'il serait approprié de limiter temporairement la possibilité d'accéder à des magasins ou de débarquer pour des loisirs ou d'autres raisons non essentielles lorsque la liberté de circuler est réduite pour des raisons de santé publique.
14. Quant à la proposition d'ajouter un nouveau *paragraphe 5 au principe directeur B4.1.3*, le *Centre des capitaines au long cours et des officiers de la marine marchande argentine (CCUOMM)* suggère d'indiquer que la liste des cas dans lesquels les gens de mer sont considérés comme requérant des soins médicaux immédiats n'est pas exhaustive.

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

1. Certains gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (*Guatemala, Inde, Italie, Libéria, Panama, Sri Lanka, Thaïlande et Trinité-et-Tobago*).
2. Les gouvernements du *Libéria* et de la *Fédération de Russie* ont proposé de remplacer «propriétaire inscrit» par «propriétaire» après «nom de l'armateur», conformément à l'*alinéa j* du *paragraphe 1 de l'article II* de la MLC, 2006. Le gouvernement du *Libéria* souligne que, s'agissant du «propriétaire inscrit» ou du «propriétaire», il doit être clairement énoncé



que la partie assume les responsabilités de la garantie financière. Il pourrait être envisagé d'ajouter une définition des termes «propriétaire inscrit» ou «propriétaire».

3. Le gouvernement du *Panama* indique que cette proposition permettrait de résoudre un problème qui survient depuis l'entrée en vigueur des amendements de 2014. Des manquements injustifiés ont été rapportés, liés au fait que les clubs de protection et d'indemnisation désignent le propriétaire du navire en tant qu'armateur dans les certificats de garantie financière, alors que souvent il ne s'agit pas de l'armateur du navire mentionné dans la déclaration de conformité du travail maritime (DCTM).

## Proposition n° 6 (groupe des gens de mer)

1. Quelques gouvernements appuient la proposition (*Guatemala, Sri Lanka, Thaïlande et Trinité-et-Tobago*).
2. Pour ce qui est de l'ajout proposé au *paragraphe 17 de la norme A3.1*, le gouvernement du *Brésil* suggère une modification pour que *l'alinéa a)* se lise comme suit: «l'armateur fournit aux gens de mer un accès à des communications avec la terre, y compris un accès gratuit à Internet;». Par contre, il n'approuve pas l'ajout de *l'alinéa b)* au *paragraphe 17 de la norme A3.1* car, malgré la pertinence de formuler des orientations sur le temps individuel recommandé d'accès à Internet des gens de mer, cette question relève de la sphère privée de chacun et est donc difficile à contrôler par des autorités compétentes. De même, le gouvernement s'oppose à la proposition d'ajouter *l'alinéa c)* au *paragraphe 17* de la même norme, indiquant qu'il devrait incomber à l'État du port de devoir fournir un accès gratuit à Internet dans ses installations. En ce qui concerne la suppression de *l'alinéa j)* au *paragraphe 4 du principe directeur B3.1.11*, il recommande de conserver l'alinéa si la proposition relative à l'accès gratuit à Internet à la *norme A3.1* n'est pas retenue.
3. Le gouvernement de *l'Éthiopie* estime que l'accès gratuit à Internet devrait être limité et établi en fonction du système de communication et d'Internet mobile disponible sur le navire, car un accès illimité peut contribuer à la fatigue des gens de mer en raison des répercussions sur leurs heures de repos. Il est favorable à ce que la réglementation de cette question soit laissée à la discrétion des États du pavillon.
4. Le gouvernement du *Guatemala* rappelle que l'accès à Internet a été reconnu comme un droit de l'homme et est devenu un outil essentiel pour faciliter le contact social, surtout pour les gens de mer qui travaillent et vivent loin de leur famille.
5. Le gouvernement de *l'Indonésie* estime qu'il conviendrait d'inclure une référence à la réglementation sur les procédures de sécurité contre les cyberrisques.
6. Le gouvernement de *l'Italie* indique que les syndicats italiens appuient la proposition, mais les organisations d'armateurs nationales s'y opposent à cause de problèmes liés à l'accès sécurisé à Internet, aux difficultés de garantir un accès à Internet lors de la navigation, aux risques de cybersécurité à bord et au fait que la gratuité de l'accès à Internet n'a pas sa place dans la convention, s'agissant d'un thème à aborder dans une convention collective.
7. Le gouvernement du *Japon* note que le problème des orientations tel que le propose le nouvel *alinéa b)* du *paragraphe 17 de la norme A3.1* est que cela pourrait empêcher les gens de mer à bord d'utiliser Internet à leur convenance, en fonction des conditions d'exploitation et de travail. Il serait souhaitable d'envisager l'inclusion d'une recommandation sur la publication de telles orientations dans le *principe directeur B3.1*. Il conviendrait d'examiner minutieusement l'ajout de *l'alinéa c)* au *paragraphe 17 de la norme A3.1*, car les autorités nationales ou locales ayant juridiction sur les ports et les postes

de mouillage associés pourraient ne pas être en mesure de fournir immédiatement un accès gratuit à Internet si le fournisseur d'Internet est une société privée.

8. Le gouvernement du *Libéria* propose de traiter la question des communications en conservant *l'alinéa j) du paragraphe 4 du principe directeur B3.1.11*, car tous les ports du monde ne disposent pas d'une connexion à Internet. L'accès gratuit à des communications avec la terre, y compris un accès à Internet, pourrait avoir une incidence sur les heures de repos et entraîner de la fatigue.
9. Le gouvernement de la *Nouvelle-Zélande* n'appuie pas la proposition d'amendement dans sa forme actuelle, car elle soulève des interrogations quant aux frais associés, aux effets possibles sur la sécurité des opérations et aux besoins en bande passante des navires, ou encore à l'incapacité physique fréquente de fournir de tels services.
10. Le gouvernement du *Nicaragua* suggère d'ajouter à la fin du nouvel *alinéa c) du paragraphe 17 de la norme A3.1* «sous réserve de la capacité et de la disponibilité des fonds».
11. Pour ce qui est de l'ajout d'un nouvel *alinéa a) au paragraphe 17 de la norme A3.1*, le gouvernement de la *Norvège* suggère d'ajouter à la fin l'expression «dans la mesure du possible». En ce qui concerne l'ajout d'un nouvel *alinéa b) au paragraphe 17* de la même norme, le gouvernement indique qu'il n'est pas approprié que l'autorité compétente mène des consultations avec les partenaires sociaux et formule des orientations sur le temps d'accès à Internet des gens de mer. Par conséquent, son inclusion à *l'alinéa j) du paragraphe 4 du principe directeur B3.1.11* serait plus adaptée. Tout en soutenant le principe du nouvel *alinéa c)* proposé au *paragraphe 17 de la norme A3.1*, le gouvernement estime que l'ajout de cette disposition pourrait ne pas être approprié, puisqu'il reviendrait aux ports d'assumer cette obligation. Il serait donc préférable de l'inclure au *principe directeur B4.4.2*.
12. Le gouvernement du *Panama* indique qu'il faudrait non seulement faciliter les interactions des gens de mer avec leurs amis et famille, mais aussi encourager les compagnies à explorer des possibilités de formation et d'apprentissage en ligne pour accroître les compétences des gens de mer, ce qui pourrait également aider à attirer la nouvelle génération de gens de mer.
13. En ce qui concerne la proposition d'un nouvel *alinéa b) au paragraphe 17 de la norme A3.1*, le gouvernement des *Îles Marshall* souligne que des orientations sur l'utilisation d'Internet rédigées à l'échelle internationale plutôt que nationale seraient plus efficaces. Pour ce qui est de la proposition d'ajouter un nouvel *alinéa c) au paragraphe 17 de la norme A3.1*, le gouvernement indique qu'il ne peut la soutenir, car certains États, dont les *Îles Marshall*, ne disposent pas actuellement des infrastructures de communication nécessaires pour fournir un accès à Internet dans ses ports et aux postes de mouillage associés. Il propose de modifier la proposition d'amendement comme suit: «tout Membre disposant d'infrastructures de communication capables d'assurer une couverture Internet dans ses ports et aux postes de mouillage associés doit la fournir dans ces zones, permettant aux gens de mer d'y accéder gratuitement».
14. Le gouvernement de la *Fédération de Russie* rappelle que toutes les régions du globe ne sont pas techniquement équipées pour garantir un accès à Internet aux gens de mer. À cet égard, tout en appuyant la proposition d'ajouter un *alinéa a) au paragraphe 17 de la norme A3.2*, il propose de transférer les *alinéas b) et c)* au *principe directeur B3.1.11* en y apportant les changements éditoriaux nécessaires (par exemple, en passant du présent au conditionnel).

15. Le *CONEP* indique que, en ce qui concerne l'accès à Internet dans les terminaux portuaires, il est clair que les gens de mer devraient être autorisés à communiquer avec leur famille et avoir accès à des loisirs. Pour autant que les coûts soient raisonnables, ce point devrait être régi individuellement par les Membres.
16. Le *CCUOMM* suggère d'ajouter, après «un accès gratuit», dans la proposition de nouvel *alinéa a) au paragraphe 17 de la norme A3.1*, les termes «et illimité».

## Proposition n° 7 (groupe des gens de mer)

1. Les gouvernements du *Sri Lanka*, de la *Thaïlande* et de *Trinité-et-Tobago* appuient dans l'ensemble la proposition.
2. Le gouvernement du *Brésil* suggère de remplacer la proposition par un nouvel *alinéa f) au paragraphe 1 de la norme A2.1* formulé comme suit: «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.»
3. Le gouvernement de l'*Éthiopie* estime que la proposition d'amendement nécessiterait une vérification plus approfondie de l'accord contractuel entre l'armateur et l'employeur.
4. Le gouvernement de l'*Italie* indique que les organisations syndicales italiennes appuient la proposition, tandis que les organisations d'armateurs nationales s'y opposent.
5. Le gouvernement du *Libéria* estime que la MLC, 2006, contient une définition complète du terme «armateur». L'intention des rédacteurs de la MLC, 2006, était qu'il ne puisse y avoir qu'une seule personne – à savoir «l'armateur» – qui assume, vis-à-vis du marin, toutes les obligations et responsabilités découlant de la convention pour l'armateur. Si une autre personne qui fournit un embarquement à un marin a conclu un contrat d'emploi avec ce marin et est à ce titre responsable de l'exécution dudit contrat, ce n'en est pas moins à l'armateur qu'incombe la responsabilité première vis-à-vis du marin. Par conséquent, un tel employeur ne peut signer le contrat d'engagement maritime qu'en tant que représentant de l'armateur, à supposer qu'il dispose, pour cela, d'une procuration signée par l'armateur.
6. Le gouvernement de la *Nouvelle-Zélande* ne soutient pas la proposition telle qu'actuellement rédigée. L'armateur ne devrait pas avoir à indemniser le marin en cas de manquement à un contrat d'engagement maritime auquel l'armateur n'est pas partie.
7. Le gouvernement de la *Norvège* fait savoir que le thème dont traite la proposition a été spécifiquement intégré à la législation nationale, assurant une meilleure protection aux gens de mer.
8. Le gouvernement du *Panama* indique que, dans la pratique, il arrive que l'employeur ne soit pas l'armateur. Le non-respect de ses obligations de la part de l'employeur a des conséquences pour le marin, d'où la nécessité que l'armateur soit conjointement et solidairement responsable avec l'employeur. Le gouvernement souligne qu'au *Panama* l'armateur est tenu responsable dans tous les cas signalés de manquement de la part de l'employeur, quel que soit l'employeur désigné dans le contrat d'engagement maritime.
9. Le gouvernement de la *Fédération de Russie* observe que la proposition contient le terme «employeur» qui n'apparaît nulle part dans les définitions de l'*article II* de la convention. Il conviendrait donc d'ajouter une nouvelle définition. En outre, il semble que le texte proposé soit en contradiction avec le *paragraphe 1 de la norme A2.1* où les parties au contrat d'engagement maritime sont désignées en tant que «marin» et «armateur». À cet égard et

en vue de fournir une protection supplémentaire aux gens de mer dans les situations où les parties au contrat d'engagement sont le «marin» et une autre personne que l'armateur, le gouvernement propose d'inclure à la *norme A2.1* le nouveau texte suivant: «L'armateur est responsable pour le marin, quelle que soit la personne avec qui le contrat d'engagement a été conclu, y compris de pertes pécuniaires subies en conséquence du non-respect d'obligations envers le marin au titre du contrat d'engagement maritime.»

10. Le gouvernement de la *Turquie* indique qu'il faudrait préciser de quelle façon l'engagement dont il est question dans la proposition serait honoré si les autorités portuaires immobilisent le navire ou si le marin doit entamer des procédures judiciaires en cas de non-paiement.
11. Le *CONEP* estime que l'indemnisation des gens de mer en cas de perte pécuniaire, lorsqu'elle a lieu, ne devrait être appliquée qu'aux situations dans lesquelles il peut être prouvé que l'armateur a fait preuve de négligence ou a commis une faute intentionnelle et que l'employeur est effectivement responsable de la perte pécuniaire, afin d'éviter des situations où le marin peut interpréter arbitrairement le contrat d'engagement maritime ou la réglementation pour justifier une indemnisation.
12. La *FENA* s'oppose à la proposition, estimant qu'elle suppose une augmentation inutile des coûts.
13. Le *CCUOMM* suggère d'ajouter «(dûment certifié), les rendant ainsi conjointement et solidairement responsables des obligations de l'employeur,» à la suite de «l'armateur ou de son représentant».

## Proposition n° 8 (groupe des gens de mer)

1. Certains gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (*Guatemala, Sri Lanka, Thaïlande et Trinité-et-Tobago*).
2. Le gouvernement de l'*Éthiopie* estime que la proposition crée des charges administratives supplémentaires.
3. Le gouvernement de l'*Italie* indique que les organisations syndicales italiennes appuient la proposition, tandis que les organisations d'armateurs nationales s'y opposent. Ces dernières préféreraient que le thème fasse l'objet de discussions avec les organisations syndicales compte tenu des problèmes qui peuvent surgir pour rapatrier les gens de mer jusqu'à leur lieu de résidence. Il serait préférable d'inclure une telle proposition aux principes directeurs non obligatoires de la *partie B* du code.
4. Le gouvernement du *Libéria* approuve l'inclusion d'un nouveau *paragraphe 3* à la *norme A2.5.1*, exception faite des termes «traitements médicaux» que l'*alinéa c)* du *paragraphe 1* de la *norme A4.2.1* couvre. Il estime que le *paragraphe 6* du *principe directeur B2.5.1* prévoit que les Membres règlent la question de la destination finale du rapatriement dans leur législation nationale et que cela n'empêche pas les Membres d'exiger des armateurs qu'ils rapatrient les gens de mer jusqu'à leur domicile.
5. Quelques gouvernements s'interrogent sur la signification des termes «destination de rapatriement» (*Nouvelle-Zélande*) et «domicile» (*Éthiopie, Nouvelle-Zélande et Royaume-Uni*). Le gouvernement de la *Nouvelle-Zélande* signale que la situation serait plus claire si les obligations prenaient fin une fois que le marin atteint son pays d'origine. Un problème pourrait surgir pour déterminer si les armateurs et/ou les assureurs doivent couvrir tous les coûts jusqu'à ce que le marin atteigne sa destination finale lorsque certains événements

(par exemple, grèves, catastrophes naturelles, confinements liés à la pandémie de COVID-19, etc.) l'empêchent de l'atteindre.

6. Le gouvernement du *Panama* estime qu'il peut y avoir une lacune dans la convention si elle n'établit pas clairement les obligations des armateurs pendant le processus de rapatriement qui prend fin lorsque le marin arrive à sa destination finale ou son lieu de résidence. Dans de nombreux cas, des gens de mer ont été débarqués, et l'arrivée à leur destination finale a été retardée pour diverses raisons, notamment leur mise en quarantaine en raison de la pandémie de COVID-19.
7. Le gouvernement de la *Fédération de Russie* estime que l'ajout proposé d'un nouveau *paragraphe 3 à la norme A2.5.1* ne règle pas le cas où le marin est obligé de respecter une quarantaine à son arrivée à la destination de rapatriement, y compris à son domicile. À cet égard, il propose d'ajouter à la fin du nouvel *alinéa b) du paragraphe 3 de la norme A2.5.1* «incluant le temps passé en quarantaine obligatoire, y compris une fois arrivé à destination».
8. En ce qui concerne la proposition d'ajouter un nouveau *paragraphe 3 à la norme A2.5.1*, la *CNA* et la *FENA* signalent qu'il est nécessaire de préciser que les droits garantis ne s'appliquent pas lorsque l'armateur ou l'employeur a mis fin au contrat d'engagement maritime à juste titre ou lorsque le marin y a mis fin sans raison valable (*FENA*). En effet, dans de tels cas, il ne serait pas juste ni équitable que l'armateur supporte des frais supplémentaires.
9. Le *CCUOMM* suggère d'ajouter au nouvel *alinéa a) du paragraphe 3 de la norme A2.5.1* «qui correspond à celle figurant dans le contrat d'engagement maritime» après «destination de rapatriement».

## Proposition n° 9 (groupe des gens de mer)

1. Certains gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (*Guatemala, Italie, Libéria, Nouvelle-Zélande, Panama, Sri Lanka, Thaïlande et Trinité-et-Tobago*).
2. Le gouvernement de la *Fédération de Russie* indique que la proposition devrait se concentrer sur l'obligation de fournir aux gens de mer, avant la signature du contrat d'engagement maritime, des informations sur le système d'indemnisation en cas de pertes pécuniaires. Il faudrait préciser ce que l'on entend par la fourniture d'informations sur le système de protection.
3. Le *CCUOMM* suggère d'ajouter à la fin de la proposition la phrase suivante: «Un tel système devrait être prévu dans le contrat d'engagement maritime.».

## Proposition n° 10 (groupe des gens de mer)

1. Certains gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (*Libéria, Nouvelle-Zélande, Sri Lanka, Thaïlande, Trinité-et-Tobago et Turquie*).
2. Le gouvernement de l'*Éthiopie* n'appuie pas la proposition et suggère de fixer la limite à six mois. Le gouvernement du *Guatemala* s'oppose également à la proposition, estimant qu'elle ne résout pas le problème. Le vrai problème est que ces situations ne sont pas résolues à temps et il faudrait donc prévoir une sanction en cas de retard de paiement.
3. Le gouvernement de l'*Italie* indique que les organisations syndicales italiennes appuient la proposition, tandis que les organisations d'armateurs s'y opposent.

4. Le gouvernement de la *Nouvelle-Zélande* indique que des mesures de sauvegarde doivent être mises en place pour garantir que l'extension ne retarde pas la résolution des cas d'abandon. Cette modification pourrait aussi accroître les coûts pour les bons exploitants.
5. Le gouvernement de la *Norvège* indique que, étant donné que la proposition porte sur des polices d'assurance, l'avis des clubs de protection et d'indemnisation est nécessaire avant toute décision sur cette proposition d'amendement.
6. Le gouvernement du *Panama* reconnaît qu'il existe un risque de perte pour les gens de mer qui ne peuvent reprendre le travail pour des raisons indépendantes de leur volonté. D'après son expérience sur le terrain, dans la plupart des cas d'abandon de gens de mer, les montants dus excèdent quatre mois de salaire. Même si les clubs de protection et d'indemnisation respectent leurs obligations de payer jusqu'à quatre mois de salaire, le reste des salaires dus n'est pas payé, et les gens de mer éprouvent des difficultés à le récupérer.
7. Le gouvernement de la *Turquie* fait savoir qu'étendre la couverture de la garantie financière à huit mois de salaire est approprié pour indemniser les gens de mer en cas d'abandon, car en général ces situations ne sont pas résolues à temps.

## Proposition n° 11 (gouvernements)

1. Certains gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (*Brésil, Guatemala, Italie, Panama, Sri Lanka, Thaïlande, Trinité-et-Tobago et Turquie*).
2. Le gouvernement du *Brésil* fait savoir qu'il est nécessaire de présenter un modèle de rapport et d'élaborer une norme pour la consolidation et la soumission des données.
3. Le gouvernement de l'*Italie* indique que les organisations syndicales et les organisations d'armateurs du pays appuient la proposition. Les organisations d'armateurs nationales soulignent qu'il faut tenir compte de la nécessité de protéger la vie privée des gens de mer.
4. Le gouvernement du *Japon* estime qu'il est possible de mettre en place le signalement et la consignation des décès prévus dans le nouvel *alinéa a) du paragraphe 5 de la norme A4.3* en modifiant comme proposé le *principe directeur B4.3.5*. Il ne faudrait pas faire directement allusion au *principe directeur B4.3.5* dans la *norme A4.3*. Dans le nouveau *paragraphe 3* proposé du *principe directeur B4.3.5*, il suggère de remplacer le verbe «déclare» par «devrait déclarer».
5. Le gouvernement du *Libéria* estime que, si les États Membres remplissent leurs obligations actuellement prévues dans la MLC, 2006, de recueillir et transmettre des données sur les accidents du travail et les maladies professionnelles, aucun amendement ne devrait être nécessaire.
6. Le gouvernement de la *Nouvelle-Zélande* souligne qu'il faudrait concevoir avec les parties prenantes les mécanismes de mise en œuvre de la proposition. La transmission des données au Bureau préoccupe le gouvernement de la *Norvège*, car c'est un problème pour de nombreuses autorités compétentes compte tenu d'un manque de moyens.
7. Le gouvernement du *Panama* reconnaît qu'il est nécessaire de mieux classer les données sur les décès des gens de mer pour évaluer les décès survenus en mer, ce qui permettra une meilleure approche des domaines de préoccupation, tout en respectant la confidentialité des données des gens de mer.
8. Les gouvernements de l'*Éthiopie*, de la *Fédération de Russie* et du *Royaume-Uni* indiquent que des clarifications supplémentaires sont nécessaires concernant la taxonomie proposée



pour classer les décès. En particulier, le gouvernement du *Royaume-Uni* indique qu'il existe un risque de chevauchement entre les différentes classifications des décès des gens de mer (par exemple, passage par-dessus bord et suicide ou suicide présumé). Il s'interroge aussi sur la façon d'éviter que des personnes soient identifiées si le numéro OMI et le grade du marin sont communiqués.

9. Le gouvernement de la *Thaïlande* suggère que les données sur les décès incluent les maladies congénitales, les troubles génétiques, les problèmes de santé mentale, les conditions environnementales sur le navire (nourriture, circulation de l'air et hygiène), ce qui pourrait être utile pour établir une norme pour les examens médicaux.
10. Le gouvernement de la *Turquie* estime que la proposition aiderait à se faire une image générale, tant aux niveaux national qu'international. Faisant référence aux procédures de notification en place à l'OMI, les gouvernements de la *Turquie* et de l'*Éthiopie* suggèrent que l'OIT et l'OMI travaillent ensemble pour harmoniser les procédures de signalement et éviter toute répétition.

## Proposition n° 12 (gouvernements)

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

1. Les gouvernements qui ont soumis la proposition originale en présentent une version révisée (voir la proposition originale en noir et en gras et les modifications proposées en rouge et en gras):

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
<b>Norme A2.4 - Droit à un congé</b>		<p>Modification du paragraphe 3:</p> <p>«Tout accord portant sur la renonciation au droit au congé payé annuel minimum défini dans la présente norme est interdit. <b><u>Dans les cas exceptionnels dûment justifiés</u></b> prévus par l'autorité compétente, <b><u>au cas par cas et avec le consentement libre et formel du marin concerné, donné par écrit et en connaissance de cause, un marin peut rester à bord pour une période limitée.</u></b></p> <p><del>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.</del></p> <p><b><u>Le congé payé annuel minimum ne peut être remplacé par une indemnité, sauf en cas de cessation de la relation d'emploi.»</u></b></p>



Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
Norme A2.5.1 – Rapatriement		Ajout d'un nouvel alinéa <i>d)</i> au paragraphe 1: « <b>en tout état de cause, à la fin de la durée maximale des périodes d'embarquement, telle que définie à l'alinéa <i>b)</i> du paragraphe 2 de la présente norme.</b> »
Norme A2.5.1 – Rapatriement		Modification de l'alinéa <i>b)</i> du paragraphe 2: «que la durée maximale des périodes d'embarquement, <b>y compris les périodes de formation à bord</b> , au terme desquelles les gens de mer <del>ont droit au rapatriement</del> <b>sont rapatriés</b> – ces périodes <del>doivent être inférieures à douze mois</del> <b>ne doit pas dépasser onze</b> mois;»
	Principe directeur B2.5 – Rapatriement Principe directeur B2.5.1 – Conditions des droits au rapatriement	Modification du paragraphe 8: « <b>Exception faite du rapatriement du marin conformément à l'alinéa <i>b)</i> du paragraphe 2 de la norme A2.5.1, le</b> droit au rapatriement peut expirer si le marin intéressé ne le revendique pas dans un délai raisonnable défini par la législation nationale ou les conventions collectives, sauf lorsque le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires. Les expressions <i>piraterie</i> et <i>vols à main armée à l'encontre des navires</i> ont la même signification qu'au paragraphe 7 de la norme A2.1. <del>Toutefois, le droit au rapatriement ne devrait pas expirer lorsque le marin doit être rapatrié conformément à l'alinéa <i>b)</i> du paragraphe 2 de la norme A2.5.1.</del>
Annexe A5-I		Modifier comme suit: Conditions de travail et de vie des gens de mer devant être inspectées et approuvées par l'État du pavillon avant la certification d'un navire conformément à la norme A5.1.3, paragraphe 1: Âge minimum Certificat médical Qualifications des gens de mer Contrats d'engagement maritime Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé Durée du travail ou du repo <b><u>Durée maximale des périodes d'embarquement</u></b> Effectifs du navire Logement Installations de loisirs à bord

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
		Alimentation et service de table Santé et sécurité et prévention des accidents Soins médicaux à bord Procédures de plainte à bord Paiement des salaires Garantie financière pour rapatriement Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur
<b>Annexe A5-II, Déclaration de conformité du travail maritime - Partie I</b>		Ajout d'un nouveau point 17: <u>«17. Durée maximale des périodes d'embarquement (règle 2.5)».</u>
<b>Annexe A5-II, Déclaration de conformité du travail maritime - Partie II</b>		Ajout d'un nouveau point 17 <u>«17. Durée maximale des périodes d'embarquement (règle 2.5)».</u>
<b>Annexe A5-III</b>		Modifier comme suit: «Éléments généraux sujets à un contrôle détaillé par un fonctionnaire autorisé de l'État du port effectuant une inspection au titre de la norme A5.2.1: Âge minimum Certificat médical Qualifications des gens de mer Contrats d'engagement maritime Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé Durée du travail ou du repos <u>Durée maximale des périodes d'embarquement</u> Effectifs du navire Logement Installations de loisirs à bord Alimentation et service de table Santé et sécurité et prévention des accidents Soins médicaux à bord Procédures de plainte à bord Paiement des salaires Garantie financière pour rapatriement Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur

2. Certains gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (*Guatemala, Italie, Nouvelle-Zélande, Sri Lanka, Thaïlande et Trinité-et-Tobago*).

3. Le gouvernement du *Brésil* note que la proposition de modification du *paragraphe 3 de la norme A2.4* rendrait possible l'extension du contrat d'engagement maritime pour une «période limitée», sans fixer de limite. Par conséquent, il propose d'ajouter «de deux mois maximum» après «période limitée». Le gouvernement appuie la proposition concernant le *paragraphe 8 du principe directeur B2.5.1*. Il indique qu'il considère qu'il est inutile de modifier les annexes, puisque la durée maximale de la période d'embarquement pourrait être incluse dans le contrat d'engagement maritime qui doit être vérifié dans la DCTM. Il suggère en revanche d'ajouter un nouvel *alinéa k* au *paragraphe 4 de la norme A2.1* rédigé comme suit: «la durée maximale des périodes d'embarquement (règle 2.5)».
4. Les gouvernements de l'*Éthiopie*, de la *Nouvelle-Zélande* et de la *Norvège* estiment que la proposition doit être évaluée à la lumière de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW) et qu'il convient de tenir particulièrement compte de la situation des élèves des métiers et professions maritimes.
5. Le gouvernement du *Guatemala* indique que, concernant la proposition relative à la *norme A2.4*, il est important de limiter la durée maximale des périodes d'embarquement, car le droit à un congé annuel est un droit fondamental auquel il ne peut être renoncé.
6. Le gouvernement du *Libéria* estime que la durée maximale des périodes d'embarquement sans congé à bord d'un ou de plusieurs navires devrait être établie à onze mois. Même s'ils ne font pas l'objet d'une certification, les points relatifs au rapatriement et au droit à un congé sont inspectés. Par conséquent, le gouvernement suggère de ne pas ajouter un nouveau point «Durée maximale des périodes d'embarquement» à l'annexe A5-I.
7. Le gouvernement de la *Nouvelle-Zélande* signale qu'il est nécessaire d'indiquer spécifiquement dans la MLC, 2006, que la durée maximale des périodes d'embarquement sans congé est fixée à onze mois. Il approuve également la possibilité de dérogations au cas par cas dans des situations exceptionnelles.
8. Le gouvernement de la *Norvège* indique que la proposition codifierait l'observation générale que la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations a adoptée en 2020 à ce propos et serait bénéfique tant pour le bien-être des gens de mer que pour la sécurité des navires. Toutefois, les armateurs ne devraient pas être tenus responsables d'éléments qui échappent à leur contrôle, comme cela a souvent été le cas dans le contexte de la pandémie de COVID-19. Il n'appuie pas la proposition d'amendement de la *norme A2.4*, car sa formulation laisse penser que l'autorité compétente devrait examiner les demandes des gens de mer sur une base individuelle. Pour résoudre ces problèmes, une durée maximale des périodes d'embarquement obligatoire pourrait être ajoutée à la *norme A2.5.1*, sans faire référence à la *norme A2.4*. Les propositions visant à inclure une durée maximale des périodes d'embarquement à la certification du navire semblent poser des problèmes.
9. Le gouvernement du *Panama* estime qu'il convient d'analyser la proposition à la lumière des problèmes qui sont apparus lors de la pandémie de COVID-19. La proposition d'amendement offre l'occasion de trouver une solution à une situation qui a eu de graves conséquences pour les gens de mer et pour laquelle les dispositions de la convention pourraient être insuffisantes.
10. Le gouvernement de la *Fédération de Russie* suggère d'éditer le texte pour préciser l'objectif du droit des gens de mer à un congé payé annuel et de mettre en évidence des alinéas dans le texte de la proposition d'amendement de la *norme A2.4*.

11. Le gouvernement de la *Turquie* salue les propositions d'amendement et rappelle que, dans le contexte de la pandémie de COVID-19, des gens de mer n'ont pas pu exercer leur droit au rapatriement après onze mois, mettant gravement en danger la sécurité et la santé des gens, ainsi que la sécurité de la navigation. En ce qui concerne la proposition relative au *paragraphe 3 de la norme A2.4*, il suggère d'insérer «, et la confirmation du capitaine que l'état de santé mentale et physique du marin est approprié» après «du marin concerné».
12. Le gouvernement du *Royaume-Uni* observe que la proposition renforce l'obligation de l'armateur de veiller à un rapatriement en temps voulu. Ces deux dernières années ont montré que les gouvernements ont aussi un rôle à jouer, et il faut le refléter dans l'amendement.