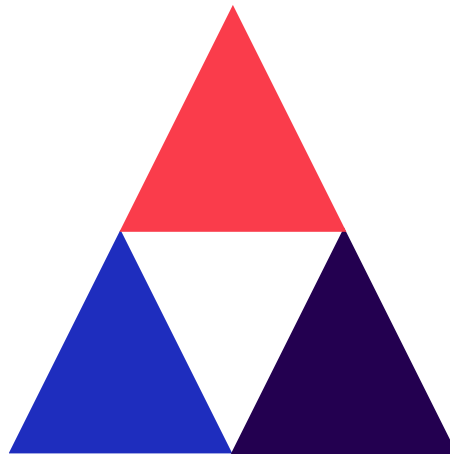




## ► Rapport final

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 I  
(en ligne, 19-23 avril 2021)



---

Ce document contient des informations générales concernant l'ensemble des documents élaborés pour faciliter la discussion de la Commission tripartite spéciale établie conformément à la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, relative aux instruments sur le travail maritime (gens de mer) qui seront examinés lors de sa quatrième réunion, du 19 au 23 avril 2021.

Ce document expose les principaux concepts nécessaires à la compréhension des notes techniques thématiques.

---

## ▶ Table des matières

---

	<b>Page</b>
I. Introduction.....	5
II. Composition de la Commission tripartite spéciale.....	5
III. Déclarations liminaires .....	6
IV. Échange d'informations concernant la mise en œuvre de la MLC, 2006 .....	13
a) Le COVID-19 et les questions relatives au travail maritime.....	13
b) Demande de l'OMI concernant la création d'un groupe de travail conjoint OMI/OIT....	29
c) La durée du travail et du repos: présentation d'une étude de l'Université maritime mondiale.....	33
d) La MLC, 2006, et la numérisation: l'utilisation de documents électroniques.....	39
V. Examen des normes internationales du travail relatives au secteur maritime .....	42
VI. Examen des projets de résolution.....	53
VII. Autres questions .....	58
VIII. Clôture de la réunion .....	58

### Annexes

I. Ordre du jour (rév. 6 avril 2021) .....	63
II. Résolution concernant la mise en œuvre et l'application pratique de la MLC, 2006, pendant la pandémie de COVID-19 .....	64
III. Résolution sur la vaccination contre le COVID-19 pour les gens de mer .....	67



## ► I. Introduction

---

1. À sa 318<sup>e</sup> session (juin 2013), le Conseil d'administration du Bureau international du Travail (BIT) a institué une Commission tripartite spéciale, conformément à l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), qui prévoit 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<sup>e</sup> session (octobre-novembre 2020), le Conseil d'administration a décidé que la quatrième réunion de la commission se tiendrait en deux parties: la première en mode virtuel (en ligne) du 19 au 23 avril 2021, et la deuxième (sous réserve de l'approbation formelle du Conseil d'administration) au siège de l'Organisation internationale du Travail (OIT) à Genève, du 25 au 29 avril 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 présente convention et des représentants des armateurs et des gens de mer désignés par le Conseil d'administration après consultation de la Commission paritaire maritime». En outre, conformément au paragraphe 3 de l'article XIII, «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 en ligne a rassemblé 338 représentants gouvernementaux, 43 représentants des armateurs et 61 représentants des gens de mer. Des représentants de plusieurs organisations intergouvernementales et organisations non gouvernementales internationales, ainsi que des parties intéressées, ont également assisté à la réunion. La liste des participants est disponible sur le site Web de la réunion.
3. Le bureau de la commission, dont le mandat est de trois ans, est composé comme suit:
  - Présidence:** M<sup>me</sup> 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 nommé un comité de rédaction, chargé de revoir les amendements apportés aux deux projets de résolution. Il est composé comme suit:
  - Gouvernements:** M<sup>me</sup> Eva Lianne Berger-Veldkamp (Dominique), M<sup>me</sup> Carlota Leitão Correia (Portugal) et M. Yasuhiro Urano (Japon)
  - Armateurs:** M. Tim Springett, M<sup>me</sup> Nicola Spencer et M<sup>me</sup> Hilde Peeters
  - Gens de mer:** M. Charles Boyle, M<sup>me</sup> Lena Dyring et M<sup>me</sup> Dorotea Zec

### ► III. Déclarations liminaires

---

5. **La présidente** ouvre la réunion en souhaitant la bienvenue aux participants à cette première réunion en ligne de la Commission tripartite spéciale. Elle salue la présence de trois membres de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations (CEACR): sa présidente, la professeure Dixon-Caton, ainsi que la professeure Athanassiou et la juge Thomas-Felix. Elle rappelle le mandat de la commission et passe en revue les tâches prévues à l'occasion de sa quatrième réunion. Elle attire l'attention des participants sur les dispositions et les règles de procédure spéciales applicables à la quatrième réunion de la commission, ainsi que sur le projet de programme de travail, et constate que les participants les approuvent. L'ordre du jour de la réunion figure à l'annexe I.
6. **La secrétaire générale** (directrice du Département des normes internationales du travail) souhaite la bienvenue aux participants à cette réunion qui se tient en des temps très difficiles. L'observation générale que la commission d'experts a publiée en décembre 2020 souligne que c'est précisément en temps de crise que la protection assurée par la MLC, 2006, prend tout son sens et que cet instrument doit être le plus scrupuleusement appliqué, d'autant plus que la convention ne contient que des normes minimales relatives à la protection des droits des gens de mer. Elle remercie les membres de la commission d'experts de suivre les discussions de la commission. Depuis la dernière réunion de la commission, 11 ratifications supplémentaires ont été enregistrées, portant à 97 le nombre d'États Membres de l'OIT ayant ratifié la MLC, 2006, ce qui représente 91 pour cent de la flotte mondiale. D'autres pays, comme l'Égypte, la Géorgie, Israël, le Pakistan, la Turquie et l'Ukraine, ont également indiqué que leur processus de ratification était bien avancé. Cette excellente nouvelle confirme l'importance grandissante de la convention, renforçant ainsi son rôle en tant que quatrième pilier du régime maritime international. Toutefois, la crise actuelle exige de tous les pays qui l'ont ratifiée et de tous les autres pays ayant des intérêts maritimes, qu'il s'agisse d'États du pavillon, d'États du port ou d'États fournisseurs de main-d'œuvre, qu'ils renouvellent fermement leur engagement à veiller à la pleine application et à la mise en œuvre harmonieuse de la convention dans le monde entier. Il faut espérer que les discussions que la commission mènera cette semaine, les décisions qu'elle adoptera et les actions qui seront menées dans les mois à venir marqueront un tournant dans le renforcement de la coopération nécessaire entre les États Membres et au sein de ces mêmes États pour parvenir à des solutions concrètes pour surmonter les difficultés que le secteur rencontre actuellement et assurer des conditions de vie et de travail décentes aux gens de mer.
7. **Le vice-président du groupe des armateurs** rend hommage à l'excellent soutien de la présidente de la Commission spéciale tripartite et des secrétariats de l'OIT, de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) tout au long de cette année extrêmement difficile, et remercie la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) pour sa volonté constante de collaborer sur des sujets de préoccupation. La fréquente collaboration s'est établie en toute confiance et de façon pragmatique, et la coopération s'effectue désormais avec un niveau inédit d'assurance et de confiance. Il tient également à remercier l'aide apportée par d'autres organismes, comme le Réseau international d'assistance sociale aux gens de mer (ISWAN), l'Association internationale de médecine maritime (IMHA) et l'Association maritime chrétienne internationale (ICMA). Rétrospectivement, la raison qui sous-tend toutes les activités des partenaires menées au cours de ces quatorze derniers mois a de quoi surprendre. Le monde s'est arrêté. Nombre d'activités économiques ont cessé et certaines n'ont pas encore repris. Mais, pendant ce temps, les navires ont poursuivi leur périple; les denrées alimentaires, l'énergie, les

médicaments, et les biens de consommation et les produits électroniques nécessaires pour travailler de chez soi devaient continuer d'être acheminés. Mais une telle logistique sans faille n'a été possible que parce que les gens de mer n'ont jamais cessé de travailler. Des centaines de milliers de marins ont immédiatement assumé leurs responsabilités et sont allés bien au-delà de leur devoir. Le sort de ces gens de mer a fait l'objet de centaines de réunions entre les parties concernées.

- 8.** Rappelant que, en vertu de l'article XIII de la MLC, 2006, la mission première de la Commission tripartite spéciale est de suivre en permanence l'application de la convention, le vice-président du groupe des armateurs appelle l'attention des participants sur les différentes façons des États Membres d'interpréter les dispositions de la MLC, 2006. Par contre, étant donné que les États ayant ratifié la convention représentent un niveau élevé de la jauge brute mondiale et compte tenu de la clause de traitement pas plus favorable prévu à l'article V, la grande majorité des navires de haute mer sont désormais conformes aux prescriptions de la convention. Ce n'est la faute ni du navire ni de son équipage si les interprétations ou les perceptions nationales diffèrent de celles adoptées par l'État du port. De telles disparités, à moins de mettre en danger la sécurité et la santé des gens de mer, ne doivent pas être invoquées pour immobiliser les navires, mais doivent plutôt être portées à la connaissance de la commission ou, dans les cas très graves, du Bureau, en application de la règle 5.2 de la MLC, 2006. Il convient d'encourager les pays qui n'ont pas encore ratifié la MLC, 2006, à le faire au plus vite pour parvenir à l'instauration de conditions de concurrence équitables. Il remercie la commission d'experts pour son excellent travail et son analyse pertinente, ainsi que pour sa réponse aux préoccupations des partenaires sociaux à propos de la pandémie. Les appels des partenaires sociaux ont été entendus, compris et suivis d'effets, offrant des indications motivantes que la MLC, 2006, fonctionne dans la pratique. Il faut encourager les gouvernements à saisir l'occasion qu'offre la commission de discuter des problèmes survenus et de la manière de les éviter à l'avenir. Pour ce qui est de la deuxième tâche de la Commission tripartite spéciale, à savoir examiner des propositions d'amendement, l'orateur insiste pour que chaque proposition d'amendement de la convention soit attentivement étudiée en tenant compte de la charge administrative supplémentaire pour les États Membres, les armateurs et les gens de mer. Lors de la deuxième partie de la réunion de la commission et de l'examen des propositions d'amendement à la convention, il s'agira d'éviter toute modification qui ne tendrait qu'à résoudre des questions précises ou d'actualité déjà bien couvertes par les obligations générales, ainsi que tout amendement relatif à des points sur lesquels aucun consensus tripartite n'a pu être atteint auparavant. Les amendements examinés et acceptés ne devront donc concerner que des points qui n'ont pas encore été abordés et des questions, qui, du point de vue de la commission, doivent être améliorées; toute modification devra aussi éviter d'accroître excessivement la charge administrative.
- 9.** Le vice-président du groupe des armateurs souligne le caractère unique non seulement de l'OIT en tant qu'organisation, mais également de la MLC, 2006, en tant qu'instrument. Même si bien des choses ont été accomplies en 20 ans, depuis l'Accord de Genève de 2001, force est de reconnaître que la pandémie actuelle n'a pas été envisagée au moment de la rédaction de la convention. Il pourrait donc être opportun d'examiner s'il convient de revoir certains points pour qu'elle puisse être appliquée plus efficacement dans des conditions similaires à celles expérimentées pendant la pandémie. Dans cette optique, il faudrait que les gouvernements identifient les domaines sur lesquels les administrations maritimes et du travail exercent un contrôle et ceux qui relèvent d'autres services, comme la santé ou la sécurité intérieure. Les problèmes rencontrés lors de la pandémie laissent penser que, dans certains pays, ces autres services n'ont pas été consultés comme il se doit lors du processus de ratification. Enfin, il

convient d'envisager avec prudence toute modification supplémentaire de la convention, car la multiplicité des amendements pourrait dissuader les pays qui ne l'ont pas encore ratifiée de le faire. Aujourd'hui, la MLC, 2006, a été ratifiée par un peu plus de la moitié des États Membres de l'OIT, alors que l'objectif est de parvenir à la ratification de tous pour garantir le même niveau de ratification que les trois autres conventions de première importance de l'OMI. Le groupe des armateurs souhaite préserver le même esprit de coopération tripartite pour apporter des solutions qui bénéficient aux gens de mer et à l'industrie maritime.

- 10. Le vice-président du groupe des gens de mer** rappelle que la crise engendrée par la pandémie de COVID-19 a posé de nombreuses difficultés à la communauté des gens de mer et de graves privations ont mis à mal le bien-être, la sécurité et la santé de gens de mer, y compris leur santé mentale. Il est difficile de trouver les mots pour décrire combien les répercussions ont été dévastatrices sur les gens de mer et ce, même lorsqu'ils sont considérés comme des travailleurs clés. Il est important de reconnaître que la pandémie a révélé l'échec du système de réglementation de l'industrie maritime en condamnant fermement la façon dont les gens de mer et le secteur maritime ont été considérés. Contrairement à bien d'autres secteurs de l'économie mondiale, mis à l'arrêt pour protéger leurs travailleurs, les gens de mer ont dû poursuivre leurs activités pour permettre aux chaînes d'approvisionnement mondiales de continuer de fonctionner. Au cours des douze derniers mois, les acteurs du secteur ont dû se réunir en mettant de côté leurs divergences et, avec l'appui de nombreuses autres organisations, ont travaillé sans relâche ensemble pour veiller à ce que le travail et le dévouement des gens de mer ne soient pas oubliés et que ces derniers bénéficient d'un traitement égal à celui de tous les autres travailleurs en première ligne des chaînes mondiales d'approvisionnement. De nombreux gouvernements n'ont pas voulu voir la détresse des gens de mer. L'objectif de la présente réunion n'est pas de promouvoir les mesures adoptées par les partenaires sociaux, le Bureau et d'autres institutions spécialisées des Nations Unies et organisations de bien-être dans l'intérêt des gens de mer et de l'industrie maritime, mais bien de discuter de l'instrument qui a été conçu pour protéger les marins tout en reconnaissant qu'il a failli dans cette mission. La MLC, 2006, est un instrument qui rassemble des normes minimales internationales. Ratifié par presque cent pays, il a été modifié trois fois depuis son entrée en vigueur et vise à protéger et à améliorer constamment les droits en matière d'emploi et les droits sociaux des gens de mer. Souvent, on y fait référence sous le nom de «charte des droits des gens de mer». Toutefois, il est apparu que des pays ignorent ces droits lorsque cela les arrange. La présente réunion offre une occasion unique de discuter ouvertement et franchement de ces problèmes. La question est ici de savoir pourquoi l'autorité de la convention a été si facilement et promptement bafouée. Toutefois, plutôt que de dénoncer certains gouvernements, il faudrait s'attacher à mener un échange de points de vue sincère pour mettre en lumière les échecs manifestes et proposer des solutions pour le 1,8 million de marins dans le monde et leurs employeurs. Il faut avant tout rétablir la confiance dans le système des Nations Unies et les principes du droit international, dans l'OIT, la MLC, 2006, et les droits fondamentaux qu'elle entend protéger. Il convient de rappeler que les dispositions de la MLC, 2006, énoncent des normes minimales qui entendent contribuer au travail décent et à l'instauration de conditions de concurrence équitables sur la base desquelles la réussite commerciale ne s'obtient pas au prix de l'exploitation des gens de mer. La pandémie a mis en exergue la fragilité et la fragmentation de l'industrie maritime, et les principaux États du pavillon ne disposent pas du poids politique nécessaire pour imposer les modifications stratégiques qui seraient utiles en temps de pandémie. Des armateurs de pays à économie développée n'ont profité d'aucun soutien politique national parce que leurs navires battent le pavillon d'autres pays et des pays fournisseurs de main-



d'œuvre n'ont pas le pouvoir de peser sur les décisions mondiales qui concernent leurs citoyens. La structure de l'industrie maritime est totalement incapable de faire face aux conséquences d'une pandémie inattendue. Des mesures strictes ont été instaurées pour protéger les frontières et les citoyens, et les efforts considérables pour contenir le virus ont conduit de nombreux pays à faire cesser la production industrielle et à soutenir l'emploi grâce à des mesures financières. Pourtant, une fois que les restrictions ont été assouplies, les gens de mer ont été laissés pour compte. Leur dévouement et leur sens des responsabilités envers la communauté mondiale ne leur ont valu aucun respect particulier. Les violations répétées de la MLC, 2006, dont le refus de fournir des soins médicaux et de permettre aux gens de mer de rentrer dans leur pays d'origine, l'imposition de conditions s'apparentant à du travail forcé et l'approche préjudiciable et discriminatoire de certaines administrations à l'égard des gens de mer, considérés comme des porteurs de la maladie, ont coûté de nombreuses vies humaines. De tels actes ont participé à saper la crédibilité des instruments internationaux et auront des conséquences à long terme pour l'industrie, de nombreux marins cherchant désormais un emploi dans d'autres secteurs.

11. L'ITF mène une enquête sur les conséquences de la pandémie sur la vie des gens de mer. Si les résultats n'ont pas encore été entièrement analysés, un instantané effectué auprès plus de 2 000 gens de mer révèle qu'ils sont toujours à bord alors que leur contrat d'engagement a expiré. Environ 25 pour cent des marins interrogés indiquent qu'ils ont postulé à des emplois à terre et près de la moitié d'entre eux hésitent toujours à se faire vacciner. Alors que de nombreux gouvernements se vantent de leur programme national de vaccination et assouplissent les restrictions, il faut s'en remettre à la créativité des compagnies maritimes et aux pressions exercées par les partenaires sociaux pour démêler les règles complexes et incohérentes qui empêchent une planification efficace des changements d'équipage. Le fait que certains pays ont choisi d'ignorer les commentaires de la commission d'experts relatifs à ces problèmes souligne l'un des thèmes principaux dont la commission doit discuter, à savoir l'identification de mesures structurelles qui pourraient rétablir la crédibilité et renforcer l'application de la MLC, 2006. Le manque de consultation des partenaires sociaux de la part des gouvernements pendant la pandémie, et dans d'autres circonstances, a conduit à l'adoption de décisions unilatérales sur des questions liées à la convention. Il faut donc que les parties signataires de la MLC, 2006, s'accordent sur le rôle indiscutable de la commission d'experts en ce qui concerne la clarification de points liés à la convention et veillent à ce que ses recommandations soient suivies par toutes les parties à la convention. L'objectif de tous les participants à la réunion devrait être d'assurer la mise en œuvre et la pleine application de la convention, et de trouver des solutions consensuelles pour garantir la cohérence et le respect des obligations et des responsabilités dus aux gens de mer et à l'industrie maritime.
12. **Une représentante gouvernementale du Portugal, s'exprimant au nom des États membres de l'Union européenne (UE) et de l'Albanie, du Monténégro, de la République de Macédoine du Nord et de la Serbie**, déclare que l'entrée en vigueur de la MLC, 2006, en 2013 a été une étape importante pour la promotion de l'instauration de conditions de vie et de travail décentes pour les gens de mer, et d'une concurrence plus équitable pour les armateurs du monde entier. Toutefois, environ 800 000 gens de mer et leur famille ont été lésés par les restrictions mises en place pendant la pandémie de COVID-19, mettant en péril leur santé et leurs moyens de subsistance. Des marins n'ont pas pu être rapatriés, certains ont été privés d'une assistance médicale, alors que d'autres n'étaient pas autorisés à descendre à terre. En outre, nombre d'entre eux ont dû travailler bien au-delà de la durée établie dans leur contrat, dépassant parfois la durée maximale de la période d'embarquement stipulée dans la MLC, 2006. L'industrie maritime internationale et ses

2 millions de gens de mer ont joué un rôle essentiel en permettant la fourniture continue de biens, y compris de l'énergie, du matériel médical et des produits alimentaires. L'UE a rapidement agi, y compris en recommandant que les gens de mer soient désignés en tant que «travailleurs essentiels», et a publié des lignes directrices pour faciliter leur liberté de mouvement et leur rapatriement, assurer la relève des équipages et garantir la sécurité et la santé des marins. L'UE salue chaleureusement les initiatives que le Bureau, le bureau de la commission, les partenaires sociaux internationaux, l'OMI et d'autres institutions et programmes des Nations Unies ont adoptées pour faire face à la situation. L'UE a également activement participé à l'élaboration de réponses internationales coordonnées, y compris à la négociation de la résolution des Nations Unies sur la coopération internationale face aux difficultés connues par les gens de mer à cause de la pandémie de COVID-19 et en appui aux chaînes d'approvisionnement mondiales (A/75/L.37), et de la résolution du Conseil d'administration du BIT concernant les questions relatives au travail maritime et la pandémie de COVID-19. Depuis le début, l'UE soutient la MLC, 2006, et s'efforce d'obtenir le plus grand nombre possible de ratifications et de veiller à son application effective pour parvenir à l'instauration de conditions de concurrence équitables dans l'industrie maritime. Tous les États membres côtiers de l'UE ont ratifié la convention et appliquent ses dispositions dans leur législation nationale. La majeure partie de la MLC, 2006, a également été transposée dans le droit communautaire par le truchement d'un accord avec les partenaires sociaux.

- 13. Un observateur représentant le Seafarers' Rights International (SRI)** indique que le SRI mène actuellement un projet visant à évaluer l'efficacité de la MLC, 2006, en ce qui concerne son application et son respect. Le projet a été étendu pour évaluer la façon dont la pandémie de COVID-19 a influencé l'application de la convention. Trois points sont particulièrement importants. Il a été grandement démontré qu'au cours de la pandémie, les principales dispositions de la MLC, 2006, ont été niées, diminuées ou ignorées. Le système des Nations Unies et l'industrie maritime internationale y ont réagi en établissant une coopération sans précédent. Les appels de plus en plus pressants émanant de plus de 700 entités pour remédier à la situation critique des gens de mer et soutenir l'industrie ont abouti à des résultats positifs. Toutefois, de nombreux problèmes ont persisté, provoquant une crise humanitaire mêlant dépression, désespoir et suicide, que les difficultés d'accès aux vaccins ont encore exacerbée. L'intégrité, l'autorité et la réputation de la MLC, 2006, ont été fortement mises à mal et un «amendement COVID-19» entièrement neuf s'avère donc nécessaire pour garantir une application pleine et efficace de la convention à l'avenir. Celui-ci doit se fonder sur les résultats déjà obtenus, être autant dans l'intérêt des gouvernements que des armateurs et des gens de mer et s'avérer applicable. Sans un tel amendement, la prochaine pandémie videra la MLC, 2006, de son sens. La pandémie a fortement aggravé la fatigue physique et mentale des gens de mer, ce qui accroît les risques d'accident. Plus que jamais, les marins ont besoin d'être traités équitablement à la suite d'un accident maritime. Au fil des ans, le SRI a rencontré directement plus de 8 600 marins d'environ 70 nationalités différentes, et plus de 80 pour cent des personnes interrogées indiquent qu'elles redoutent d'être incriminées en cas d'accidents maritimes, une crainte de plus en plus présente. Même s'il y a de nombreuses améliorations en droit comme dans la pratique, beaucoup restent à faire. Le traitement équitable est autant dans l'intérêt des gens de mer que des armateurs et des États Membres et, actuellement, la MLC, 2006, ne prévoit pas le traitement équitable des marins à la suite d'un accident maritime. Il faut donc modifier la convention pour prévoir une protection des gens de mer contre tout traitement injuste et toute incrimination, surtout dans le contexte de la pandémie.

14. Enfin, les résultats du projet du SRI visant à évaluer l'efficacité de la convention, s'appuyant sur les entretiens menés avec plus de 5 000 marins de dix pays, ont révélé de nombreuses préoccupations, principalement liées aux salaires, à la fatigue et à l'évolution professionnelle. Les gens de mer expriment des inquiétudes quant au paiement des salaires en temps voulu, au sous-paiement, aux pratiques de double comptabilité et à la sécurité relative aux salaires et à l'emploi. Ils se disent prêts à s'adresser à des avocats pour récupérer leurs salaires, mais ceux-ci n'ont qu'une connaissance limitée de la MLC, 2006. Il est donc nécessaire d'éduquer la profession juridique, y compris les juges, sur la convention. Quant à la fatigue, qui n'est pas un thème neuf, les gens de mer font référence à un manque de respect généralisé des heures de travail et de repos, ce qui représente un échec collectif de la communauté internationale et constitue une grave menace pour la sécurité. En ce qui concerne la carrière et le développement des compétences, les gens de mer se montrent anxieux face aux compétences futures à acquérir dans le contexte de l'automatisation. Désormais, alors que s'ajoute l'anxiété liée à la pandémie, plus de marins que jamais indiquent que le mauvais traitement dont ils sont victimes les pousse à remettre en question leur carrière en mer. Les résultats complets du projet seront publiés dans le courant de 2021.
15. **Un observateur représentant l'Association internationale des sociétés de classification (IACS)** rappelle que l'IACS est une organisation de sociétés de classification qui établit des normes techniques minimales et des prescriptions relatives à la sécurité maritime et à la protection de l'environnement, et veille à leur application cohérente. En tant qu'organismes reconnus, autorisés par les autorités compétentes de plusieurs États Membres de l'OIT, les membres de l'IACS mènent des inspections pour vérifier la conformité et la délivrance des certificats liés à la MLC, 2006. Par exemple, en 2019, des sociétés membres de l'IACS ont effectué près de 17 500 inspections pour vérifier le respect de la MLC, 2006. Elles ont continué de mener des inspections régulières à bord des navires en 2020 et 2021 malgré les difficultés et les contraintes liées à la pandémie. Les exemples de difficultés que les membres de l'IACS rencontrent dans la pratique en ce qui concerne à l'application de la convention peuvent aider à rationaliser les activités futures menées dans le cadre de la MLC, 2006. Certains de ces exemples pourraient inviter à modifier les prescriptions de la convention et/ou ses principes directeurs pour les inspections par l'État du pavillon. Premièrement, par exemple, la convention n'aborde pas la question des inspections menées après l'expiration du certificat de travail maritime délivré à titre provisoire; par conséquent, les États Membres ayant ratifié la MLC, 2006, adoptent des approches différentes de la situation. Si certains États exigent l'émission d'un certificat de travail maritime délivré sous conditions, d'autres autorisent l'extension du certificat provisoire et la réalisation d'inspections après la date d'échéance dudit certificat ou de la nouvelle émission d'un certificat de travail maritime provisoire à validité limitée. Deuxièmement, la déclaration de conformité du travail maritime et le certificat de travail maritime peuvent être considérés comme deux documents distincts. Il n'est pas nécessaire de mentionner la date et le lieu d'émission de la déclaration sur le certificat de travail maritime puisque les prescriptions actuelles permettent différentes interprétations pour savoir si la date d'émission de la déclaration de conformité du travail maritime doit être consignée sur le certificat de travail maritime lorsque la partie II de la déclaration a été modifiée pour une raison n'exigeant pas une inspection à bord. Des orientations supplémentaires pourraient donc être fournies pour déterminer si la date et le lieu de délivrance de la déclaration de conformité du travail maritime doivent être mentionnés sur le certificat de travail maritime lorsque la partie II de la déclaration a été modifiée, mais qu'aucune inspection à bord n'est exigée (par exemple, dans le cas d'un changement du nom ou de l'adresse de l'armateur). Troisièmement, sur le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière dont il est fait mention aux normes A2.5.2 et A4.2.1 de

la convention, l'expression «nom de l'armateur» pourrait être remplacée par «nom de l'assureur». La pratique courante veut que les certificats de la garantie financière fournis par les Clubs P&I soient délivrés aux propriétaires de navires en tant que membres des Clubs P&I et non en tant qu'entités déclarées comme des «armateurs au titre de la MLC, 2006,» ce qui implique que l'entité mentionnée sur le certificat de garantie financière et l'«armateur au titre de la MLC, 2006,» ne correspondent pas pour le moment. En outre, la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime n'est pas spécifique au navire et ne contient pas d'informations qui lui sont propres. Il pourrait donc être envisagé de ne prévoir qu'une seule approbation de la partie II de la déclaration pour toute la flotte d'un même «armateur au titre de la MLC, 2006,» battant le même pavillon, indépendamment du type de navire. Il devrait être possible de fournir davantage d'informations et d'orientations sur l'approbation de la partie II de la déclaration pour toute la flotte d'un même «armateur au titre de la MLC, 2006». Enfin, compte tenu de la numérisation et de l'utilisation croissante de documents électroniques, il conviendrait de fournir des orientations plus détaillées précisant qu'il est autorisé de recourir à des certificats électroniques et que ces documents peuvent être revus à terre en utilisant le matériel numérique approprié. L'obligation d'afficher le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime bien en vue pourrait être étendue pour inclure l'utilisation possible de certificats électroniques.

## Allocution du Directeur général du BIT

- 16. Le Directeur général du BIT** déclare que le nombre élevé de participants à cette première réunion en ligne de la Commission tripartite spéciale, malgré les sérieux problèmes que pose la pandémie, témoigne de la résilience et de l'engagement des parties. Jamais les travaux de la commission n'ont eu autant d'importance. Le monde est toujours plongé dans une crise économique et sociale: 255 millions d'emplois à plein temps ont été perdus, les revenus du travail ont diminué de plus de 8 pour cent, des centaines de milliers d'entreprises ont fermé ou sont menacées de fermeture et la pauvreté s'accroît de façon inquiétante. Les effets de la pandémie se font ressentir dans presque tous les secteurs économiques, y compris l'industrie maritime qui a été touchée d'une façon très spécifique et dramatique. Pourtant, héroïquement, le transport maritime et ses 2 millions de gens de mer ont permis aux chaînes d'approvisionnement mondiales de continuer de fonctionner. Le monde leur en est reconnaissant et la contribution du secteur maritime est aujourd'hui largement reconnue. Toutefois, de trop nombreux marins en ont personnellement payé un lourd tribut: des centaines de milliers d'entre eux n'ont pas été autorisés à quitter leur navire pour rentrer chez eux et un nombre tout aussi important n'a pas pu quitter leur domicile pour les remplacer, sans oublier les nombreux marins qui n'ont pas pu bénéficier de soins médicaux à terre. La crise humanitaire qui en a découlé a eu d'énormes répercussions sur leur santé mentale et physique. Dès le début, l'OIT a tenté de fournir des orientations sur la façon d'appliquer la MLC, 2006, en ces temps difficiles. En collaboration avec des gouvernements, la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), l'ITF, l'OMI et d'autres institutions des Nations Unies, l'OIT a aussi essayé de résoudre les problèmes et de chercher des solutions concrètes, surtout en ce qui concerne la relève des équipages. Plusieurs déclarations fortes et résolutions fermes ont été adoptées, notamment par l'Assemblée générale des Nations Unies, l'OMI et le Conseil d'administration du BIT. Les partenaires sociaux du secteur ont aussi lancé de nombreuses initiatives communes pour soutenir les armateurs et les gens de mer, et ont uni leurs forces de façon inédite à celles de la famille des Nations Unies. Le dialogue social international exemplaire établi entre l'ICS et l'ITF confirme la valeur de l'industrie maritime en tant que modèle de dialogue social sectoriel à l'échelle mondiale. Au départ, toutes les parties reconnaissaient qu'il fallait faire preuve de souplesse et de pragmatisme

dans l'application de la MLC, 2006, en pleine pandémie, mais aujourd'hui, plus d'un an après le début de la crise, il est nécessaire de veiller au respect intégral des droits que la convention confère aux gens de mer, conformément au puissant appel lancé par la CEACR en décembre 2020. Si les chiffres diminuent, plus de 200 000 marins sont toujours piégés à bord de navires. Il faut espérer que la présente réunion de la commission marquera un tournant dans la crise et que tous les États Membres, en leur qualité d'État du pavillon, d'État du port ou d'État fournisseur de main-d'œuvre, veilleront à garantir des conditions de travail décentes pour les gens de mer; reconnaîtront les marins en tant que travailleurs clés et leur permettront de se déplacer pour rejoindre ou quitter un navire; et leur accorderont un accès prioritaire aux vaccins puisque les déplacements font partie intégrante de leur difficile profession. Des mesures immédiates s'imposent, au même titre que des solutions à long terme pour reconstruire en mieux.

17. **Le vice-président du groupe des armateurs** partage le point de vue du Directeur général et salue également l'excellente collaboration entre les partenaires sociaux, le Bureau et les Nations Unies. Les efforts de l'OIT et d'autres partenaires ont montré les avantages réels d'une coopération internationale même si le chemin à parcourir pour sortir de la pandémie est encore long. L'heure est venue pour un manifeste pour l'emploi post-COVID. Les partenaires sectoriels réunis à l'occasion de cette commission doivent relever de nombreux défis, dont celui de l'approvisionnement des vaccins, non seulement pour les gens de mer, mais également pour les pêcheurs.
18. **Le vice-président du groupe des gens de mer** s'est félicité que le Directeur général reconnaisse le rôle extraordinaire que les marins ont joué pour continuer de faire fonctionner les chaînes d'approvisionnement. Les partenaires sociaux de l'industrie se sont une fois de plus mobilisés pour relever le défi, et le BIT et le bureau de la commission ont joué un rôle primordial en se réunissant fréquemment pendant la crise. Dans ce contexte, le soutien du BIT a été exceptionnel. Il faut espérer que la coopération qui se poursuit à l'occasion de la présente réunion aboutira à l'adoption d'une importante résolution. Il ne sera pas possible de résoudre les problèmes auxquels nous sommes confrontés sans maintenir une collaboration constante entre toutes les parties prenantes et le soutien précieux du Bureau.

## ► IV. Échange d'informations concernant la mise en œuvre de la MLC, 2006

---

### a) Le COVID-19 et les questions relatives au travail maritime

#### 1) Certaines dispositions de la MLC, 2006, se sont-elles révélées insuffisantes face aux défis posés par la pandémie?

19. **Le vice-président du groupe des gens de mer** fait part de son inquiétude, car pendant la pandémie, tous les États ayant ratifié la MLC, 2006, ont fortement et systématiquement porté atteinte aux articles et au code de la convention, même si cela s'est fait à des degrés divers, allant de légers ajustements au refus catégorique de respecter les obligations. Même si le groupe des gens de mer estime que les dispositions de la convention suffisent pour la plupart pour faire face aux problèmes survenus pendant la pandémie, des améliorations ou des modifications peuvent être envisagées. Toutefois, le problème principal est qu'à plusieurs reprises, des États du pavillon, des États du port et des États fournisseurs de main-d'œuvre

ont ignoré les dispositions de la convention pour assurer une circulation ininterrompue des marchandises. De plus, les mesures adoptées pour modifier les dispositions de la convention se sont centrées disproportionnellement, et parfois exclusivement, sur les besoins commerciaux et des entreprises. Le manque d'attention suffisante au facteur humain a coûté cher. Le refus de fournir des soins médicaux, l'extension illimitée des dispositions contractuelles et l'interdiction de descendre à terre ont été autant de facteurs à l'origine d'une crise qui, à son comble, a bloqué plus de 600 000 marins en mer. La situation n'est toujours pas revenue à la normale. En signant et en ratifiant la MLC, 2006, les États du pavillon et les États du port ont accepté l'obligation légale de son application, mais la pandémie de COVID-19 a souligné et amplifié des différences de traitement et d'application. Les dispositions de la convention établissent des normes en ce qui concerne les droits minimums des gens de mer, mais aussi des obligations à respecter, notamment au travers des règlements de l'État du pavillon, des contrats d'engagement maritime et des conventions collectives, ainsi que des sanctions qu'ils peuvent encourir en cas de manquement. Mais il n'en est pas de même pour les États du pavillon ou les États du port, et il arrive régulièrement que les premiers n'appliquent pas de sanctions aux armateurs qui ne respectent pas les prescriptions de la convention. Il en résulte une différence de traitement que la pandémie a mise en exergue, alors que les gens de mer ont dû maintes fois prolonger leur contrat, que leur rapatriement a été refusé et qu'ils n'ont pas eu d'autres choix que de rester à bord. À plusieurs reprises, les autorités nationales et les organismes responsables de l'immigration, des transports, de la santé et des affaires intérieures ont modifié les règles qui donnent effet à la convention. La question se pose donc de savoir si les signataires de la convention étaient conscients de leurs responsabilités au moment où ils l'ont ratifiée. Il pourrait être utile de procéder à une analyse des lacunes pour veiller à ce que tous les organismes gouvernementaux soient pleinement informés et disposent des dernières informations relatives à leurs obligations au titre de la convention.

- 20. Le vice-président du groupe des armateurs** confirme bon nombre des préoccupations soulevées par le groupe des gens de mer et estime que la plupart des dispositions de la convention sont appropriées. Toutefois, pendant la pandémie, il n'a pas été donné entièrement effet à certaines dispositions essentielles, y compris à celles relatives à la relève des équipages et aux permissions à terre. Les discussions devraient principalement porter sur certaines dispositions, notamment celles ayant trait aux soins médicaux. Au cours de la pandémie, les gens de mer ont souvent été privés de soins médicaux et dentaires, y compris de prescriptions et de produits sanitaires, sans évoquer les difficultés soulevées par la prise en charge des cadavres des marins décédés. L'expérience a montré que certaines des dispositions de la convention ne sont pas assez claires et qu'il est trop aisé de refuser la fourniture de soins médicaux alors que cela ne devrait jamais arriver. En outre, lors de la rédaction de la convention, personne n'a pensé à l'obligation de vaccination en temps de pandémie. Il faut espérer que tous les pays pourront convenir d'une approche commune de la vaccination des gens de mer. De plus, la convention ne prévoit pas de canaux de communication et de collaboration précis et officiels entre les États l'ayant ratifiée. Il pourrait donc s'avérer nécessaire de clarifier les responsabilités respectives des États du pavillon, des États du port et des États fournisseurs de main-d'œuvre. En pleine pandémie, plusieurs États fournisseurs de main-d'œuvre ont refusé le retour de leurs propres gens de mer sur leur territoire, les empêchant ainsi de rentrer chez eux. Cela ne doit plus jamais se produire. Nombre de ces préoccupations se sont également posées pour les pêcheurs. Il faut à nouveau affirmer que la MLC, 2006, s'applique dans toutes les situations, y compris dans des périodes complexes et éprouvantes comme les pandémies, à un moment où ses dispositions sont plus importantes que jamais. Certaines portes dérobées ont été laissées

ouvertes et il revient à la présente session de la Commission tripartite spéciale de les fermer. Les États qui se sont volontairement et sciemment exonérés de leurs responsabilités au titre de la MLC, 2006, devraient être sanctionnés.

- 21. Le vice-président du groupe gouvernemental** note que les représentants gouvernementaux conviennent largement que les dispositions de la MLC, 2006, ont gagné en pertinence pendant la pandémie. Au cours de leurs discussions, des États Membres ont témoigné de leur expérience de la situation critique de l'industrie maritime et surtout des gens de mer, et des difficultés qu'ils ont eues à quitter ou à rejoindre des navires. Les discussions ont également porté sur l'extension des certificats de travail maritime et des contrats d'engagement maritime. En outre, des données empiriques semblent indiquer une hausse du nombre de marins passés par-dessus bord et de suicides, même s'il n'y a actuellement aucune donnée consolidée sur la question. Les contrôles aux frontières et les restrictions sanitaires que des États Membres ont imposées pour combattre la pandémie ont souvent entraîné des violations des droits des gens de mer et le fait que les autorités maritimes et celles responsables des transports ne sont pas compétentes pour adopter des mesures de santé et de contrôle des frontières a multiplié les difficultés pour donner effet aux prescriptions de la convention. La première réaction des autorités responsables a été de protéger ses propres citoyens. Cependant, certains pays ont adopté des mesures pour faciliter les changements d'équipage et pour accorder une certaine priorité à la vaccination des travailleurs du secteur, dont les gens de mer. Plusieurs propositions sont en cours d'examen sur la façon de mieux faire face à cette pandémie et à d'autres à venir, et envisagent notamment la possibilité de modifier ou de revoir les dispositions de la MLC, 2006, par exemple pour tenir compte plus efficacement des cas de suicide ou de passage par-dessus bord de gens de mer, en mettant en place des garanties relatives à l'extension des contrats d'engagement maritime en situation d'urgence et en garantissant mieux le droit de changer d'équipage et de quitter le navire. Plusieurs représentants gouvernementaux appellent à la prudence au moment de proposer des amendements à la convention, craignant que des modifications trop hâtives aient des conséquences inattendues. D'autres suggèrent de modifier la convention pour mieux faire face à la pandémie de COVID-19 et à d'autres à venir, notamment pour renforcer ses dispositions relatives au décès de marins en mer, à l'extension des contrats d'engagement, à la relève des équipages, aux permissions à terre et aux rapatriements, aux soins médicaux et à la vaccination des gens de mer. Nombre des problèmes rencontrés ne semblent pas liés à l'inadéquation des dispositions de la MLC, 2006, mais plutôt à l'incohérence de leur application. Il faut également améliorer la coordination entre les différentes parties prenantes, dont les autres autorités nationales et les différents acteurs de l'industrie maritime (agences de placement, autorités maritimes des États du port et des États du pavillon, armateurs, gens de mer et organisations internationales, dont les institutions des Nations Unies telles que l'OMI, l'OMS et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)). Il a été jugé nécessaire de poursuivre la réflexion pour que des propositions plus constructives sur la façon de gérer les futures pandémies puissent être examinées au cours de la deuxième partie de la réunion. Il est clair qu'un effort coordonné et mondial, plutôt qu'une approche ponctuelle et fragmentaire, permettrait de gérer plus efficacement toute future situation d'urgence.
- 22. Une représentante gouvernementale du Portugal, s'exprimant au nom des États membres de l'UE** souligne la gravité de la situation des gens de mer dans le contexte de la pandémie alors que 200 000 marins ne peuvent toujours pas quitter leur navire et qu'un nombre semblable de marins attendent de les remplacer. L'UE salue les efforts de toutes les parties prenantes pour tenter de trouver des solutions et d'atténuer les effets de la crise

sur les gens de mer, et surtout les résolutions que le Conseil d'administration du BIT et l'Assemblée générale des Nations ont adoptées, ainsi que les efforts déployés par l'OMI. L'UE prend note des conclusions de la CEACR qui soulignent tous les aspects de la mise en œuvre de la MLC, 2006, qui ont été touchés par la crise et les circonstances exceptionnelles qui ont pu rendre matériellement impossible le respect de certaines obligations énoncées dans la MLC, 2006. Toutefois, comme cette même commission l'a noté, la pandémie ne doit pas servir d'excuse pour enfreindre des dispositions de la convention, ce qui mène au non-respect de droits fondamentaux au travail et pose de sérieux risques pour la sécurité de la navigation. L'UE soutient entièrement tous les efforts supplémentaires qui seront consentis pour veiller à une application effective de la convention et à la reconnaissance des gens de mer en tant que travailleurs clés et de l'industrie maritime en tant que service essentiel pour la communauté internationale. Il est important de s'assurer que des programmes de vaccination sont conçus pour les gens de mer dans le cadre des compétences des États Membres pour définir leurs propres stratégies dans ce domaine. Il convient également d'adopter des mesures pour faciliter les changements d'équipage, l'accès des marins aux soins médicaux et les permissions à terre, indépendamment de la nationalité des gens de mer et du pavillon que battent les navires qui font escale. Les recommandations de la commission d'experts aux autorités portuaires et aux États du pavillon doivent être mises en œuvre immédiatement pour préserver la santé des personnes participant aux chaînes d'approvisionnement. La pandémie a prouvé l'importance d'une mise en œuvre cohérente et efficace de la MLC, 2006, en particulier en période de crise et a révélé les défis qu'une telle application suppose. Il convient de saluer l'approche proactive de l'OIT pendant la pandémie, y compris ses efforts pour maintenir une coordination étroite avec l'OMI et d'autres institutions des Nations Unies, ainsi que la souplesse dont elle a fait preuve en autorisant les États Membres à prolonger la validité des certificats. Toutes les parties prenantes devraient s'attacher à tirer les leçons de la crise, notamment en ce qui concerne les heures de travail et de repos, les congés annuels, les conditions de sécurité et de santé, l'accès aux soins médicaux et à la médecine préventive, la durée maximale par défaut de onze mois des périodes d'embarquement et, par conséquent, le droit au rapatriement, qui s'applique également en temps de crise. La force majeure ne devrait être invoquée qu'au cas par cas et dans des circonstances dûment justifiées et non automatiquement dans une situation telle que la pandémie de COVID-19.

- 23. Un représentant gouvernemental de Chypre** souligne les nombreuses initiatives qui ont été adoptées partout dans le monde en faveur de la vaccination des gens de mer. Reconnaissant combien il est important que l'industrie maritime puisse continuer de fonctionner, Chypre a été l'un des premiers pays à reconnaître les gens de mer en tant que travailleurs clés et à adopter les mesures nécessaires pour faciliter les relèves des équipages pendant la pandémie. Ces mesures ont permis à plus de 12 000 marins de transiter via ses ports et ses aéroports depuis mai 2020. Chypre a conscience des défis que posent la vaccination des gens de mer, y compris dans leur pays d'origine ou de résidence, les restrictions de circulation, la disponibilité des vaccins, le processus de vaccination en deux temps et le temps nécessaire ensuite pour considérer qu'un marin est immunisé. Son pays propose donc d'adopter une approche pratique et globale pour résoudre la question de la vaccination des gens de mer en se basant sur la durée du voyage. Pour le transport maritime de courte distance, les mesures nationales restent envisageables et il devrait être plus aisé d'établir une coopération régionale. Dans le cas de la navigation en haute mer, pour les navires qui effectuent de longs trajets intercontinentaux, il faudrait les considérer comme des zones ou des «bulles» sans COVID-19. Il convient donc de se concentrer sur les marins à terre en adoptant une approche coordonnée pour garantir la disponibilité d'un nombre approprié



de vaccins pour les gens de mer dans leur pays de résidence avant qu'ils ne partent rejoindre leur navire. Il faudrait donc procéder à un recensement pour déterminer le nombre de marins dans les pays fournisseurs de main-d'œuvre qui attendent d'embarquer. Le gouvernement de Chypre proposera un projet de résolution reflétant cette approche.

- 24. Un représentant gouvernemental du Japon**, faisant référence à la récente expérience de son pays en ce qui concerne le COVID-19 et les questions relatives au travail maritime, indique que le Japon a mis en place une coordination interministérielle et une coordination avec l'industrie maritime pour faciliter les changements d'équipage et le rapatriement des gens de mer. Conscient du rôle important des gens de mer en tant que travailleurs clés, la priorité a été accordée à l'établissement d'un équilibre entre la facilitation de la relève des équipages en toute sécurité et les mesures de prévention des infections, dont un contrôle strict aux frontières. Grâce à cette coordination, le Japon a adopté des mesures conformes aux protocoles recommandés par l'OMI. De ce fait, le nombre de changements d'équipage dans le pays est revenu à un niveau similaire à celui avant la pandémie. Pour ce qui est du cas du navire de croisière *Diamond Princess*, le Japon en tant qu'État du port a pris sans tarder les mesures nécessaires pour fournir l'assistance requise, y compris la fourniture de soins médicaux et d'équipements de protection individuelle pour les passagers et les gens de mer à bord.
- 25. Un représentant gouvernemental de la République de Corée** déclare que la pandémie a soulevé bien des difficultés dans son pays, surtout en ce qui concerne la facilitation de la relève des équipages en temps voulu et le respect des prescriptions de la MLC, 2006, par exemple pour ce qui est de la poursuite du service en mer malgré l'expiration du certificat des marins. Il faut espérer que la commission dégagera des façons plus efficaces de respecter les prescriptions de la convention et de protéger les droits fondamentaux et les droits de l'homme des gens de mer pendant la crise.
- 26. Un représentant gouvernemental du Panama** fait référence à l'expérience de son pays pour ce qui est de l'application de la MLC, 2006, en pleine pandémie. En tant que pays dont plus de 8 500 navires battent le pavillon, représentant les intérêts de plus de 318 000 marins, le Panama reconnaît entièrement l'importance de la MLC, 2006, pour l'instauration de meilleures conditions de vie et la réalisation du travail décent pour des milliers de gens de mer dans le monde entier. En vigueur depuis plus de sept ans et comptant 97 ratifications, la convention est le fruit d'un effort commun de tous les États qui l'ont ratifiée, qu'ils soient des États du pavillon, des États du port ou des États fournisseurs de main-d'œuvre, ainsi que des armateurs et des gens de mer. Grâce au soutien des organisations représentatives des gens de mer et des armateurs, et des autorités maritimes, l'application de la convention garantit le respect des droits des marins qui sont désormais bien au courant de son existence. En témoigne le nombre de plaintes que les gens de mer ont déposées en 2020 auprès de l'Autorité maritime du Panama. Elles ont permis de récupérer plus de 2 millions de dollars des États-Unis en salaires auprès d'armateurs et de fournisseurs de garantie financière, et de rapatrier plus de 500 marins partout dans le monde. Les autorités maritimes ont un rôle vital à jouer dans la mise en œuvre de la convention. Toutefois, des difficultés sont apparues pour garantir la pleine application des règles relatives au rapatriement en cas d'abandon des gens de mer. Les amendements à la MLC, 2006, de 2014, entrés en vigueur en 2017, prévoient un système de garantie financière pour le rapatriement des gens de mer qui a donné lieu à de grandes difficultés pour les autorités maritimes. Les autorités portuaires d'États n'ayant pas ratifié la convention n'exigent pas des navires qui font escale dans leurs ports ou dans leurs eaux territoriales de disposer d'une garantie en cas d'abandon des gens de mer, ce qui implique que ces cas surviennent plus fréquemment. Des fournisseurs de la garantie financière sont

également confrontés à des problèmes pour mener à terme les procédures de rapatriement lorsque les autorités maritimes n'autorisent pas le débarquement de l'ensemble des membres de l'équipage pour leur rapatriement, n'acceptant pas que les navires restent sans effectif. En outre, la période minimale de validité des garanties délivrées par les Clubs P&I n'a pas été uniformément établie, rendant difficile leur contrôle par des autorités compétentes. Ces questions inquiètent grandement le gouvernement du Panama et ont impliqué que de nombreux marins ont dû rester à bord de leur navire pour des périodes indéfinies alors que, conformément à la règle 2.5 de la MLC, 2006, il incombe au fournisseur de la sécurité financière de s'occuper du rapatriement des gens de mer. Tel est notamment le cas du capitaine du navire *Kanen Mete*, battant pavillon panaméen, qui a été abandonné et qui attend son rapatriement depuis le mois d'août 2020. Le fournisseur de la garantie financière a rapatrié l'ensemble de l'équipage à l'exception du capitaine dont le départ n'a pas été autorisé par les autorités locales. Son rapatriement ne dépendait pas du Panama et il a été demandé au groupe des armateurs d'intervenir auprès du propriétaire du navire pour qu'il endosse la responsabilité à l'égard des autorités locales afin que le capitaine puisse débarquer.

27. **Un représentant gouvernemental de la Norvège** salue les efforts et le pragmatisme des partenaires sociaux lors de la rédaction d'orientations, par l'intermédiaire de l'OMI et de l'OIT, sur des mesures à prendre dans le contexte de la pandémie. Ces conseils ont été utiles pour étayer les politiques adoptées dans son pays. Le Premier ministre de la Norvège a souligné combien il était important de désigner les gens de mer comme des travailleurs clés devant l'Assemblée générale des Nations Unies. Toutefois, il faut faire preuve de prudence en ce qui concerne de futures modifications de la MLC, 2006, qui ne s'est pas avérée inefficace mais dont l'application soulève des difficultés. La préparation et l'entrée en vigueur d'amendements pourraient prendre des années et ceux-ci pourraient bien donner lieu à de nouvelles difficultés. Quant aux commentaires de la commission d'experts sur l'application de la convention pendant et même avant la pandémie, son point de vue sur la durée maximale par défaut des périodes d'embarquement est problématique. Depuis l'entrée en vigueur de la convention, la période maximale de service en mer semble être devenue une prescription distincte plutôt qu'une condition pour d'autres droits ou obligations. La seule référence explicite à une période maximale de service en mer dans la convention est liée à la norme A2.5.1 sur le rapatriement et la période stipulée est de douze mois. La durée maximale par défaut de onze mois à laquelle la commission d'experts fait référence est apparue en lien avec la norme A2.4 qui prévoit le droit des gens de mer à 2,5 jours civils par mois d'emploi, sous réserve des dispositions de toute convention collective ou législation prévoyant un mode de calcul approprié tenant compte des besoins particuliers des gens de mer à cet égard. L'avis de la commission d'experts pourrait avoir comme effet de fixer la durée maximale de la période d'embarquement soumise au contrôle par l'État du port à onze mois, principe avec lequel le gouvernement de la Norvège n'a aucun problème. Mais cela pourrait générer des difficultés pour les élèves officiers qui, conformément aux termes de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), doivent accomplir douze mois de service en mer pour obtenir leur certificat. La commission aura l'occasion de discuter à nouveau de ce point.
28. **Une représentante gouvernementale de l'Indonésie** déclare que la pandémie de COVID-19 constitue un enjeu mondial inédit qui requiert un engagement concerté de la communauté internationale. Elle salue le rôle que l'OIT joue dans la protection des moyens de subsistance et du bien-être des gens de mer dans le contexte de la pandémie, notamment en ce qui concerne les changements d'équipage. En tant que troisième plus grand pays fournisseur de main-d'œuvre maritime, l'Indonésie s'est engagée à garantir la

relève des équipages et 11 ports servent aux changements d'équipage et aux rapatriements. L'Indonésie a également présenté une résolution sur les difficultés que rencontrent les gens de mer qui a été adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies en 2020. Elle appelle à une action concrète et à une coopération internationale, prévoyant la facilitation de la relève des équipages et la reconnaissance des gens de mer comme des travailleurs clés. Au cours de cette pandémie, les gens de mer ont eu tendance à être maltraités et à être davantage exposés au risque de contracter le virus dans le cadre de leur travail. Il est urgent de renforcer le soutien sanitaire apporté aux marins et d'accorder la priorité à leur vaccination, dans un esprit de coopération étroite et d'une plus grande collaboration entre toutes les parties prenantes et les organismes concernés.

- 29. Une représentante gouvernementale de l'Australie** signale le nombre plus élevé de cas de suicides et de gens de mer passés par-dessus bord signalés pendant la pandémie. Toutefois, en l'absence d'une source d'informations internationales fiable, il n'est pas possible de confirmer s'il s'agit d'une tendance observée partout dans le monde. Il n'existe aucune base de données internationale unique qui recense les décès dans le secteur. Les États du pavillon sont priés de rapporter les décès à l'OMI, mais ne doivent pas en préciser les causes (raisons médicales, causes naturelles, passages par-dessus bord ou suicides). Sans une telle obligation, la communauté maritime ne sera pas capable de réagir efficacement aux nouveaux sujets de préoccupation, comme la santé mentale. Le gouvernement de l'Australie entend présenter une proposition d'amendement à la MLC, 2006, visant à recueillir sous un format utile des données sur les décès en mer et les transmettre à l'OIT, et cherche à travailler avec d'autres mandants dans cette optique. La proposition n'entraînerait pas de charge administrative pour les autorités compétentes.
- 30. Un représentant gouvernemental des Philippines** recense quatre sujets de préoccupation découlant de la pandémie. Premièrement, les parties prenantes, dont les autorités portuaires, doivent urgemment apporter des solutions à la crise liée à la relève des équipages, par exemple en mettant en place de voies réservées aux gens de mer, nationaux et étrangers, pour leur permettre de voyager rapidement et en toute sécurité, et de procéder aux changements d'équipage. Deuxièmement, le gouvernement philippin soutient l'initiative conforme à la MLC, 2006, visant à maximiser la numérisation et l'utilisation des documents électroniques, surtout dans le contexte de la pandémie, pour faciliter des transactions sûres et sans contact. Cette option offre plusieurs avantages dont le suivi des agences de placement et l'utilisation des documents d'identité des gens de mer. Troisièmement, il est possible de renforcer l'application des principes et des règles de la MLC, 2006, dans différents domaines, comme le suivi des travailleurs, le rapatriement, et la santé mentale et le bien-être des gens de mer pendant des séjours prolongés en mer, soit en modifiant la convention, soit en concluant des accords bilatéraux. Quatrièmement, alors que des programmes de vaccination sont en place dans certains pays et débutent dans d'autres, il est important de prévoir des vaccins pour les gens de mer, lorsqu'ils sont facilement disponibles, et d'envisager qu'ils soient fournis par les employeurs.
- 31. Un représentant du Comité du Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port** témoigne du suivi du respect de la MLC, 2006, pendant la pandémie. Depuis mars 2020, le nombre d'inspections par l'État du port a fortement diminué, mais le nombre d'anomalies liées à la convention est resté globalement le même, exception faite d'une forte hausse des manquements liés aux contrats d'engagement maritime des gens de mer. Le Mémorandum d'entente de Paris a publié une circulaire à destination des autorités chargées du contrôle par l'État du port (PSCircular 97) sur la façon d'effectuer des inspections en ces temps compliqués en tenant compte des problèmes que rencontrent les armateurs et les équipages, et s'appuyant sur les orientations publiées par

l'OIT et l'OMI. Au début de la crise, le Mémoire d'entente de Paris a plaidé en faveur de l'adoption d'une approche souple et pragmatique à l'égard des navires qui n'étaient pas en mesure de se conformer à la MLC, 2006. La circulaire a été revue plusieurs fois et, dans sa dernière version, elle recommande de faire preuve de moins de souplesse et de davantage se concentrer sur le respect des droits des gens de mer établis dans la MLC, 2006, car il a été observé que le pragmatisme prôné dans les cas exceptionnels devenait une pratique courante pour certains États du pavillon. L'évolution de la situation continuera d'être suivie et les orientations seront adaptées si nécessaire.

- 32. Le vice-président du groupe des armateurs** conçoit qu'il a fallu faire preuve de souplesse et de pragmatisme dans le contexte de la pandémie, mais espère qu'à l'avenir, cela ne sera plus autant nécessaire qu'en 2020. Il souligne que faire preuve de souplesse n'est acceptable que dans l'intérêt des gens de mer et non à leur détriment. Il est également important de garantir l'égalité de traitement entre marins nationaux et étrangers. Pour ce qui est des difficultés rencontrées pour assurer l'application de la MLC, 2006, par des instances autres que les autorités maritimes nationales, il prévient que la convention s'applique indépendamment de l'avis des autorités nationales autres que les autorités maritimes; dans le cas contraire, cela la viderait de tout sens. Il faut que toutes les autorités nationales acceptent la décision de ratifier la MLC, 2006, et il est important de comprendre que cette convention s'applique dans toutes les situations, nonobstant les opinions des autres agences ou organismes nationaux. Si, à l'instar de 50 pays qui l'ont déjà fait, il est important de désigner les gens de mer en tant que travailleurs clés, il est aussi nécessaire de préciser ce que cela signifie et devrait inclure un accès prioritaire aux déplacements, aux soins médicaux et à la vaccination. L'approche de la vaccination des gens de mer que propose le gouvernement de Chypre est louable, mais la vaccination ne devrait pas se limiter aux marins à terre mais également concerner ceux qui sont à bord, qu'ils soient en service ou dans l'attente de leur rapatriement, sans oublier les pêcheurs. Le représentant gouvernemental de la Norvège a soulevé un point important s'agissant des éclaircissements nécessaires à propos de la durée maximale de la période d'embarquement et son argument est bienvenu et le groupe des armateurs l'appuie. Enfin, s'il est intéressant de disposer de chiffres précis du nombre de décès survenus en mer et d'informations quant à leur cause, il faut avant tout s'attacher à éviter qu'ils surviennent.
- 33. Le vice-président du groupe des gens de mer** partage le point de vue du vice-président du groupe des armateurs et estime que tout favoritisme envers les marins nationaux va à l'encontre de l'esprit de la MLC, 2006. Les droits et les obligations énoncés dans la convention s'appliquent en toutes circonstances et à tous les gens de mer, indépendamment de leur nationalité. Tout en saluant la désignation des gens de mer en tant que travailleurs clés, il est important de s'assurer qu'elle a un sens dans la pratique. Il est également appréciable qu'ils aient accès en priorité à la vaccination et l'initiative du gouvernement de Chypre est importante. Toutefois, la logistique entourant la vaccination à terre et en mer reste compliquée, surtout compte tenu de la nécessité de recevoir deux injections. En outre, puisqu'il n'y a pas d'accès universel aux vaccins, il n'y a pas non plus de possibilité réaliste de vacciner de nombreux marins dans un avenir proche. Il faut donc faire preuve de prudence à l'égard de toute proposition visant à introduire un passeport vaccinal ou d'autres formes de vérification qui pourraient remettre en cause l'emploi des gens de mer. La pandémie a fait surgir de nombreuses difficultés pour les marins et les armateurs en ce qui concerne les visas, notamment à cause de la fermeture des ambassades et des changements constants des procédures pour passer les frontières. Les gouvernements doivent s'efforcer de les résoudre. Enfin, en ce qui concerne la durée maximale de la période d'embarquement, la CEACR a clairement indiqué qu'elle était de 11 mois. Il est de la plus

grande importance pour l'application effective de la convention que les conclusions de cette commission soient respectées de façon cohérente et universelle.

- 34. Un représentant gouvernemental de la Dominique** fait part de son soutien ferme aux gens de mer du monde entier et partage les préoccupations soulevées concernant les problèmes des marins et l'élément humain. Il faut que toutes les compagnies maritimes, les États côtiers et les États du pavillon, les compagnies d'assurance et les autres acteurs s'attellent en priorité à trouver des solutions à la crise humanitaire en mer. Par conséquent, il faut saluer la demande de l'OMI de renforcer son partenariat avec l'OIT sur ces thèmes importants. Depuis son entrée en vigueur en 2013, la MLC, 2006, n'a pas atteint ses objectifs initiaux d'instaurer des conditions de vie et de travail minimales pour tous les gens de mer et de garantir des conditions de concurrence justes et équitables. Dans certaines régions, la situation n'a cessé de se détériorer et s'est encore aggravée pendant la pandémie de COVID-19. Malgré les prescriptions de la convention sur le rapatriement et le paiement des salaires des équipages abandonnés, un nombre croissant de gens de mer sont abandonnés sur des navires, parfois dans des conditions inhumaines et inacceptables. La convention ne parvient pas à obliger les Clubs P&I, les assureurs, les armateurs, les États côtiers et les États du pavillon à assumer pleinement leurs obligations à l'égard des gens de mer. En cas de résiliation de l'assurance, l'obligation d'un préavis de trente jours n'est souvent pas appliquée et les gens de mer à bord des navires sont purement et simplement oubliés. Le système actuel d'assurance obligatoire pour les armateurs invite à la procrastination, et les compagnies d'assurance et les Clubs P&I cherchent souvent à fuir leurs responsabilités. La limite de la couverture ou le refus de couvrir les cas de piraterie ou d'abandon sont devenus la norme et il est désormais courant de rejeter les demandes d'indemnisation des équipages et de ne pas enquêter de bonne foi. Pour s'assurer une main-d'œuvre maritime viable et saine à l'avenir, il faudrait investir dans l'éducation, y compris dans la formation et les examens en ligne dont la valeur n'est plus à démontrer depuis la pandémie, et il est essentiel qu'elle aborde l'aspect mental de la santé humaine. Les gouvernements et les autorités des États côtiers ont un rôle vital à jouer dans la résolution de la crise humanitaire en mer grâce à leur réseau maritime interconnecté de ports, surtout pour ce qui a trait aux rapatriements, aux soins médicaux, à la quarantaine, au dépistage du COVID-19 et aux abandons de gens de mer. Il faut prévoir une protection plus efficace de tous les droits maritimes fondamentaux sur lesquels la pandémie a eu des effets négatifs, dont ceux liés à la formation et aux qualifications, au recrutement et au placement, aux contrats d'engagement maritime, aux heures de travail et de repos, au congé annuel, au rapatriement, au niveau des effectifs, au logement, à la responsabilité et à la garantie financière des armateurs, à la sécurité et à la santé, et à la sécurité sociale. À la lumière de la terrible injustice et de l'absence d'engagement mondial unifié en faveur du respect des droits fondamentaux des gens de mer, toutes les parties doivent adopter une approche globale pour trouver des solutions et garantir aux marins les conditions de travail saines et sûres auxquelles ils ont droit.
- 35. Un porte-parole du groupe des armateurs**, pour répondre aux critiques sur la MLC, 2006, du représentant gouvernemental de Dominique, affirme une nouvelle fois que les partenaires sociaux ont travaillé sans relâche à l'adoption, l'entrée en vigueur et l'application de la convention. Les Clubs P&I n'ont pas ménagé leurs efforts pour rapatrier les gens de mer. Les armateurs continuent de soutenir la ratification de la convention et ses objectifs d'amélioration des droits des gens de mer et d'instauration de conditions de concurrence équitables dans l'industrie, y compris en ce qui concerne la mise en œuvre de la norme A2.5.2 sur la garantie financière. Il est malvenu et incorrect de laisser entendre que la MLC, 2006, est un échec.

- 36. Un représentant gouvernemental du Panama** fait référence aux principes directeurs B4.3.5 de la convention relatifs à l'obligation pour l'autorité compétente d'établir, d'analyser et de publier des statistiques sur les accidents du travail et les maladies professionnelles des gens de mer. Comme l'ont souligné les partenaires sociaux, l'extension des périodes de service à bord suscite des inquiétudes quant à la santé mentale des gens de mer. Le nombre de cas signalés d'accidents et de maladies a augmenté, surtout en ce qui concerne les cas graves entraînant des pertes humaines dont le nombre a doublé ou triplé pendant la pandémie par rapport à la moyenne sur les cinq dernières années. À la fin de 2020, un totale 234 cas ont été rapportés sur des navires battant pavillon panaméen, dont 5 cas de suicide, 27 accidents du travail et 27 décès de causes naturelles, et d'autres cas peuvent être directement reliés à la fatigue, à la frustration, au désespoir ou, en d'autres termes, à l'élément humain à bord du navire. Bien que la situation semble s'être améliorée en 2021, le nombre de cas reste élevé. Conformément aux orientations fournies par l'OMI et la CEACR, l'analyse des rapports d'incident, l'évaluation de leurs causes et une meilleure évaluation des risques pour améliorer la gestion de la sécurité et de la santé au travail, en s'attachant particulièrement au facteur humain, peuvent fournir une base pour agir et résoudre ces problèmes, à associer à un meilleur respect des heures de travail et de repos, à la fourniture d'informations à l'équipage et aux activités du comité de sécurité à bord.
- 37. Un représentant gouvernemental du Nigéria** décrit les nombreuses difficultés qui ont surgi pendant la pandémie lorsqu'il a fallu répondre aux besoins des gens de mer locaux et étrangers, qu'ils émanent des marins eux-mêmes, des compagnies maritimes, des agences de placement ou des organismes de bien-être. Les actions entreprises ont été guidées par les communications et les échanges d'informations avec l'OIT, l'OMI, l'ITF et les organisations de bien-être des gens de mer. Les principales mesures adoptées sont, conformément à la MLC, 2006, l'identification urgente et la consultation des parties prenantes, la reconnaissance des gens de mer en tant que travailleurs clés par la publication d'un avis maritime officiel et la préparation de lignes directrices pour les équipages qui quittent des navires ou les rejoignent afin de veiller à l'application des protocoles appropriés pour éviter toute infection. Les mesures ont permis à plus de 500 marins de participer à des changements d'équipage ou d'être rapatriés. L'un des défis a trait à la victimisation des membres d'équipages qui portent plainte devant les autorités, d'où le besoin de revoir la procédure de plainte prévue dans la convention. Le Nigéria va établir un point de référence pour la relève des équipages et les rapatriements, et prévoir l'harmonisation des protocoles sur le COVID-19 émanant de différentes institutions pour le secteur maritime.

## **2) La crise du COVID-19 a-t-elle mis en évidence des facteurs structurels et des aspects de gouvernance que l'OIT et les autres agences compétentes des Nations Unies devraient approfondir pour s'assurer que les droits fondamentaux des marins prévus dans la MLC, 2006, sont respectés à l'avenir?**

- 38. Le vice-président du groupe gouvernemental** souligne l'importance de veiller à l'application des dispositions de la convention, en temps normal comme en temps de pandémie. Plusieurs représentants gouvernementaux ont mis en avant le besoin d'établir une meilleure communication entre tous les acteurs du secteur maritime, y compris les États du pavillon et les États du port, les gens de mer et les armateurs, pour remédier aux problèmes survenus lors de la pandémie, en faisant surtout référence au cas d'abandon et de décès à bord. Il est nécessaire de concilier les différentes réponses que les autorités et les organismes nationaux ont apportées à la pandémie, et il faut souligner que la ratification et l'application

de la convention concernent toutes les instances nationales et pas uniquement les autorités maritimes. Les orientations et les protocoles de l'OIT, de l'OMI et des partenaires sociaux se sont révélés particulièrement utiles pour veiller au respect de la convention, surtout lorsqu'il s'agit de discuter avec les autorités responsables de la santé publique du problème du rapatriement des gens de mer. Il est évident que les dispositions de la convention peuvent être appliquées malgré la pandémie et qu'une réponse coordonnée de toutes les autorités concernées s'impose pour répondre aux problèmes et aux enjeux, surtout en ce qui concerne les changements d'équipage et les soins médicaux à terre.

- 39. Un représentant gouvernemental de la République de Corée** salue les orientations que l'OIT a fournies pendant la pandémie sur des questions particulièrement complexes. Les mesures proposées par l'OIT et l'OMI ont été très utiles même s'il reste quelques difficultés quant à leur mise en œuvre. Pour l'heure, à peine un peu plus de 50 États Membres ont désigné les gens de mer en tant que travailleurs clés. L'un des principaux obstacles émane des autorités sanitaires qui ne comprennent pas le rôle essentiel des gens de mer qui devrait justifier qu'ils dérogent à certaines règles et aient accès en priorité à la vaccination. Il est urgent d'agir à l'échelle internationale pour protéger les droits des gens de mer et toute dérogation à des prescriptions de la convention ne devrait être autorisée qu'à titre très exceptionnel. Il faut concevoir une nouvelle approche plus efficace en coopération avec les agences internationales concernées en prévision d'autres vagues de COVID-19 ou d'autres pandémies. Elle doit prendre la forme d'un instrument international contraignant et comprendre des mesures comme la reconnaissance des gens de mer en tant que travailleurs clés disposant de privilèges en ce qui concerne la quarantaine et les vaccins.
- 40. Le vice-président du groupe des gens de mer** souligne l'importance de l'analyse figurant dans le document d'information pour la discussion que le Bureau a préparé (STCMLC/Partie I/2021/1) et notamment son examen des conclusions de la CEACR quant à la situation des gens de mer pendant la pandémie et l'application de la MLC, 2006. Le principal problème lié à des facteurs structurels et des aspects de gouvernance pendant la pandémie a été l'incapacité de grands États du pavillon, et principalement des trois plus grands registres représentant 40 pour cent de la flotte mondiale des navires de haute mer, de garantir le respect des droits fondamentaux sociaux et en matière d'emploi des gens de mer. Il est de la plus haute importance de comprendre les raisons pour lesquelles ces États n'ont pas pu garantir le respect de la convention afin de s'assurer que ces problèmes ne se reproduisent plus à l'avenir. Le paragraphe 2 de l'article I de la MLC, 2006, qui établit l'obligation pour les États ayant ratifié la convention de coopérer entre eux pour assurer l'application effective et le plein respect de la convention, revêt une importance cruciale dans le contexte des changements d'équipage lors d'une pandémie mondiale. Toutefois, confrontés à des restrictions unilatérales de voyage, les États Membres n'ont pas du tout coordonné leurs efforts pour permettre la circulation des gens de mer et ce, malgré la pression des partenaires sociaux et des institutions des Nations Unies, ce qui constitue une violation fondamentale de la convention. En outre, contrevenant aux articles V et VII de la MLC, 2006, il n'y a eu aucune consultation des partenaires sociaux quant aux possibles dérogations aux dispositions de la convention pendant la pandémie et nombre de pays ont unilatéralement ajusté les règles applicables ou y ont dérogé sous prétexte que le respect de certaines des obligations prévues dans la convention n'était matériellement pas possible dans de telles circonstances. Conformément aux termes de la convention, toutes dérogations ou exemptions nécessitent la consultation des partenaires sociaux et doivent être signalées au BIT. De plus, l'observation générale que la commission d'experts a adoptée en 2020 sur des questions découlant de l'application de la MLC, 2006, pendant la pandémie de COVID-19 énonce très clairement que, même si cela est plus difficile ou plus

contraignant, la notion de force majeure ne peut plus être invoquée dès lors qu'il existe d'autres solutions. La non-prise en charge du rapatriement des gens de mer à la fin de leur contrat figure de fait la prorogation forcée des contrats ou la poursuite du travail sans contrat dans des circonstances où le consentement ne peut à l'évidence être donné librement. Cela soulève la question de la participation de la communauté internationale à une forme de travail forcé sur des navires dans le monde entier et, dans le cas les plus graves, certaines dérogations équivalent à de possibles violations des huit conventions fondamentales de l'OIT. Dans son observation générale, la commission d'experts souligne que la non-application des principes fondamentaux sous prétexte des risques liés à une crise sanitaire prolongée peut vider la convention de son sens, en particulier à un moment et dans une situation où sa protection serait la plus nécessaire. Cette situation est particulièrement inquiétante, d'autant qu'elle est aggravée par le fait que les gens de mer n'ont pu quitter leur navire sous aucun prétexte pendant des périodes prolongées. Ils n'ont ainsi pas pu cesser de travailler ni exercer leurs droits fondamentaux, dont celui de faire grève, alors que les conditions de travail devenaient de plus en plus dangereuses du fait de la fatigue et du stress provoqués par la prolongation du temps passé à bord. La pandémie a mis en exergue un certain nombre de domaines dans lesquels les États ne respectaient pas les obligations de la convention ou les interprétaient différemment, ce qu'illustre la hausse du nombre de gens de mer abandonnés, le refus d'accéder à des soins médicaux et dentaires à terre, et la non-prise en charge du rapatriement. Même si de tels cas survenaient avant la pandémie, ces garanties ont été supprimées à un moment où elles étaient le plus nécessaire. À l'avenir, les organisations de travailleurs chercheront à mieux utiliser les manquements signalés par les organes de contrôle de l'OIT. Les administrations des États du port jouent un rôle essentiel dans l'inspection et l'application de la convention, même si le contrôle par l'État du port semble plus se conformer à des directives nationales qu'aux prescriptions de la MLC, 2006. Il faudrait peut-être examiner la question du caractère non contraignant des directives pour les inspections par l'État du port de l'OIT afin de renforcer les capacités des agents chargés du contrôle par l'État du port de vérifier les conditions à bord, indépendamment des dérogations accordées par l'État du pavillon. Une autre source d'inquiétude est l'inclusion de clauses interdisant la relève des équipages dans certains contrats pendant la pandémie. Des dispositions contractuelles privées ne peuvent prévaloir sur la MLC, 2006, et toute disposition empêchant les changements d'équipage doit être considérée comme un manquement à la déclaration de conformité du travail maritime. Même si la majorité des armateurs respectent les règles, certains, qui ne sont pas représentés à cette commission, ne le font pas et il existe des lacunes importantes en ce qui concerne la diligence raisonnable en matière de droits de l'homme dans le secteur. Il faut agir davantage pour veiller à ce que les chaînes mondiales d'approvisionnement maritimes soient exemptes d'exploitation, par exemple en encourageant les utilisateurs de services maritimes à mieux examiner leurs antécédents en matière de droits de l'homme; cela pourrait les inciter à recourir davantage à des opérateurs raisonnables et conduirait ainsi à une amélioration des normes dans l'industrie. Il est très inquiétant que, malgré des orientations internationales de l'OIT, des Nations Unies, de l'OMI et d'autres agences, appelant à la désignation des gens de mer en tant que travailleurs clés et à la pleine application de la convention, les marins se heurtent encore à des obstacles considérables pour circuler entre leur domicile et les navires.

41. **Le vice-président du groupe des armateurs** convient de la pertinence des documents rédigés par la CEACR, et préparés pour la présente réunion. L'incapacité à mettre en œuvre le paragraphe 2 de l'article I de la convention révèle le besoin d'adopter des solutions coopératives, surtout lors de périodes difficiles. Il n'est pas dans l'esprit de la convention de



faire prévaloir l'instinct de conservation ni de fermer des instances essentielles dans les situations d'urgence. Toutefois, rien ne permet d'affirmer que les principaux États du pavillon sont particulièrement fautifs. Des mécanismes de contrôle sont en place et il n'est pas dans l'intérêt des armateurs que les gens de mer soient excessivement fatigués. Il est encourageant que les représentants gouvernementaux reconnaissent que la convention est contraignante pour toutes les autorités nationales et que son application relève de l'État dans son ensemble. Il importe également de souligner que la convention continue de s'appliquer même dans les périodes difficiles et les situations d'urgence nationales, sauf dans des cas très limités. Même si les situations engendrées par la pandémie ont donné lieu à une coopération internationale impressionnante, il convient de reconnaître que les actions ont été menées sur une base exceptionnelle et qu'une certaine confusion règne entre les acteurs quant à leurs rôles respectifs. Il faudrait donc améliorer la coordination à l'échelle internationale. En outre, les partenaires de l'industrie ont formulé des orientations utiles, notamment sur des protocoles de sécurité, les services de dépistage et les infrastructures de quarantaine, les soins médicaux et la vaccination. Il faudrait encourager les gouvernements à prendre l'initiative sur de telles questions à l'avenir. En temps de guerre, les Conventions de Genève appellent à la fourniture des soins médicaux requis par l'état de santé d'une personne. En temps de paix, les gens de mer ne devraient pas être moins bien traités que d'autres catégories de travailleurs. La pandémie a permis de prendre du recul sur la mise en œuvre d'une convention destinée à protéger les gens de mer. Toutefois, ces derniers mois, les gouvernements n'ont pas respecté les obligations qui leur incombent au titre de la convention, notamment en ce qui concerne le rapatriement; les soins médicaux et dentaires, et la vaccination; les exigences en matière de visas, en particulier pour les travailleurs clés; et la nécessité d'une application globale de la convention par toutes les autorités de l'État.

42. **Une représentante gouvernementale du Portugal, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, souligne qu'il est nécessaire que toutes les parties prenantes coopèrent quand les temps sont durs. Elle prône notamment une coopération entre les différents organismes publics, les autorités médicales et les armateurs, en vue de l'application pleine et effective de la convention, conformément aux dispositions de l'article I.
43. **Un représentant gouvernemental du Panama** décrit les problèmes que la pandémie a fait surgir dès février 2020, en particulier en ce qui concerne sa flotte internationale. Alors qu'en 2019 l'Autorité maritime du Panama avait enregistré 197 plaintes de gens de mer sur des questions relatives au travail, en 2020, un total de 427 plaintes ont été reçues et concernent principalement des salaires dus, des rapatriements en attente et des cas d'abandon. La situation a été aggravée par la fermeture des frontières, des ports et des aéroports, ainsi que par l'incapacité à reconnaître les gens de mer comme des travailleurs clés et à appliquer les protocoles de l'OMI en ce qui concerne les changements d'équipage. Entre février et septembre 2020, plus de 3 500 gens de mer à bord de navires battant pavillon panaméen ont vu leur contrat d'engagement expirer ou ont dépassé leur période maximale de service à bord sans qu'aucune relève des équipages n'ait pu avoir lieu. De ce fait, et pour protéger le bien-être des gens de mer, il a été nécessaire, par exemple, d'exiger que les navires se détournent de leurs routes commerciales vers des ports de débarquement. Des situations particulièrement pénibles sont apparues parce que certains pays fournisseurs de main-d'œuvre ont refusé d'accueillir leurs marins nationaux de retour; des centaines de gens de mer ont été concernés, surtout dans le secteur des croisières. C'est la raison pour laquelle le Panama a qualifié les gens de mer de travailleurs clés et a maintenu tous ses ports internationaux ouverts, tant côté atlantique que pacifique, pour permettre les changements d'équipage. En juin 2020, le Panama a adopté des protocoles sur la relève des équipages

prévoyant sept procédures différentes de rapatriement et de changement d'équipage en toute sécurité. Ses aéroports internationaux sont restés ouverts aux vols nolisés et d'assistance humanitaire, permettant ainsi à 12 000 marins d'être rapatriés ou de rejoindre des navires. À terre, une procédure d'accès rapide a été prévue pour les gens de mer qui en avaient besoin, indépendamment de leur nationalité ou du pavillon de leur navire. Il convient de noter qu'en mars 2020, le Panama a été le seul pays de la région à fournir une assistance humanitaire aux navires de croisière *Zaandam* et *Rotterdam* touchés par le COVID-19 en autorisant le transfert de passagers et de membres d'équipage, la fourniture de provisions, de médicaments et de matériel médical, et en autorisant les navires à traverser le canal. Pour répondre à la nécessité urgente de rétablir la protection des gens de mer, le Panama a été l'un des premiers pays à revoir ses directives sur le coronavirus et les contrats d'engagement maritime et a autorisé la prolongation des contrats jusqu'au 14 septembre 2020; passé cette date, le strict respect des dispositions de la MLC, 2006, a été exigé. L'Autorité maritime du Panama et le ministère de la Santé coordonnent leurs actions pour accorder la priorité à la vaccination des gens de mer panaméens en tant que travailleurs clés. Tous les gouvernements devraient appuyer les efforts déployés par des organisations internationales telles que l'OMI et l'OIT pour soutenir les gens de mer et l'industrie du transport maritime compte tenu de leur rôle essentiel dans l'économie mondiale.

44. **La présidente** note que les orateurs ont reconnu le caractère extraordinaire et sans précédent de la situation et ont salué l'intervention d'institutions des Nations Unies pour soutenir les administrations nationales, malgré la nature quelque peu spécifique de cette intervention. Ils ont souligné l'importance capitale de la communication, non seulement entre les organisations internationales, mais aussi entre les agences ou les organismes nationaux. Ils sont convenus qu'il était crucial que tous les organismes nationaux reconnaissent le rôle important des gens de mer en tant que travailleurs clés. La possibilité de créer une institution internationale spécialisée pour faire face à des situations similaires à la pandémie actuelle a été évoquée.

### 3) Faut-il adopter d'autres mesures, y compris de nouvelles normes, pour résoudre la crise actuelle et être mieux armés pour assurer l'application de la MLC, 2006, à l'avenir, notamment durant les périodes d'intense pression?

45. **Le vice-président du groupe gouvernemental** annonce qu'il y a un consensus très large entre les représentants gouvernementaux sur le fait que la convention est applicable en tout temps, y compris pendant les crises, et que son importance croît dans les situations d'urgence. Il est également important de désigner les gens de mer comme des travailleurs clés, même si une telle qualification n'a aucun sens si elle n'a pas des effets dans la pratique, comme celui de faciliter leur accès aux visas nécessaires. Les gouvernements ont fait de leur mieux pour donner effet aux directives émises par l'OMI, l'OIT et les partenaires sociaux sur les changements d'équipage. Il est également important de s'intéresser à l'inclusion des gens de mer aux programmes de vaccination et de veiller à ce qu'ils n'incluent pas exclusivement les marins nationaux, mais aussi les gens de mer à bord de navires qui font escale dans des ports nationaux. Toutefois, cela pose aussi que des problèmes logistiques, par exemple pour ce qui est de la fourniture de deux doses de vaccin, tandis que l'accès prioritaire aux vaccins dépend clairement de leur disponibilité dans les différents pays et du déploiement d'un programme international pour aider les pays qui n'ont qu'un accès limité aux vaccins. Le groupe gouvernemental s'est largement entendu sur le besoin de

garantir la relève des équipages, même si des difficultés peuvent surgir en lien avec l'adoption de mesures de santé publique.

46. **Une représentante gouvernementale du Portugal, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, estime que toutes les mesures supplémentaires qui ont été suggérées devraient être examinées et discutées avant la tenue de la deuxième partie de la présente réunion de la commission. Les avis exprimés par la CEACR sur la durée maximale de la période d'embarquement de 11 mois devraient prévaloir. Il convient de garder à l'esprit, lors de l'examen de toute autre mesure relative à la convention, que la situation actuelle ou une situation similaire pourrait se reproduire.
47. **Un représentant gouvernemental de la France** estime que le libellé actuel du code de la convention pourrait prêter à confusion, car il prévoit une durée maximale des périodes d'embarquement inférieure à 12 mois, alors que selon l'interprétation de la commission d'experts, il s'agit d'une durée maximale de 11 mois. C'est l'interprétation de la commission d'experts qui devrait prévaloir. Le libellé actuel du paragraphe 3 de la norme A2.4 concernant tout accord portant sur la renonciation au droit au congé payé annuel minimum pourrait poser des problèmes, car l'expérience montre que les exceptions sont très nombreuses et tendent à saper l'esprit de la règle qui est d'interdire tout accord visant à renoncer à un congé. Le rapatriement et la durée maximale de la période d'embarquement ne figurent pas dans les 16 points faisant l'objet d'inspections (annexes A5-I et A5-III de la MLC, 2006), ce qui ne facilite pas leur application. Il est difficile de connaître précisément le nombre de gens de mer dont la période d'embarquement dépasse la durée maximale de 11 mois, car les chiffres actuels ne sont que des estimations. Il convient de tenir compte de ces difficultés pour formuler des politiques pertinentes, tant en période de crise qu'en temps normal. L'amélioration du texte de la convention pourrait donc être l'une des options à envisager.
48. **Un représentant gouvernemental de la République de Corée** déclare que, la MLC, 2006, définissant les normes minimales qui garantissent les droits des gens de mer, il ne serait pas souhaitable d'autoriser une atténuation de toutes les dispositions de la convention en cas d'épidémies de maladie infectieuse. Néanmoins, pour résoudre les problèmes qui sont apparus en ce qui concerne l'application de la convention, il pourrait être nécessaire d'établir des règles spéciales relatives aux questions pour lesquelles des exceptions ou des mesures d'atténuation s'avéreraient nécessaires, tout en réduisant les possibilités d'amoindrir les droits minimaux des gens de mer, par exemple, en ce qui concerne les certificats médicaux, la formation et la certification, les certificats de travail maritime et les déclarations de conformité du travail maritime.
49. **Le vice-président du groupe des gens de mer** estime qu'il ressort clairement des discussions qui ont eu lieu que la convention inclut déjà les mécanismes pour sa mise en œuvre effective. Les problèmes qui se sont posés concernent leur application. Cela ne signifie pas que la convention ne peut être améliorée et le groupe des gens de mer compte proposer certains amendements en réaction à la situation survenue pendant la pandémie afin qu'ils soient examinés lors de la deuxième partie de la présente réunion de la commission. Les critiques formulées par le représentant gouvernemental de la Dominique sont probablement dues à la frustration face à des problèmes de mise en œuvre de la convention en situation d'urgence plutôt qu'à de réelles lacunes de l'instrument. Il faudrait aussi utiliser davantage les travaux de la CEACR et des organes de contrôle pour soulever des questions d'application et de respect de la convention. Il pourrait être utile de consolider et d'analyser les commentaires de la commission d'experts, sans nécessairement nommer les pays concernés, pour identifier les violations de la convention les plus récurrentes dans les situations de pandémie. La pandémie a également mis en évidence

des défaillances dans la gouvernance de l'industrie maritime due à sa fragmentation; celles-ci ne peuvent résolues que par l'intermédiaire de l'OIT. Conformément à la résolution des Nations Unies sur la coopération internationale face aux difficultés connues par les gens de mer à cause de la pandémie de COVID-19 et en appui aux chaînes d'approvisionnement mondiales (A/75/L.37), il faudrait mettre en place un groupe de travail interinstitutions chargé d'examiner le cadre réglementaire international pour l'industrie du transport maritime, y compris l'impact sur les droits fondamentaux des gens de mer. Il faudrait également prêter attention au concept de «travailleurs clés». Bien que plus de 50 pays aient désigné les gens de mer comme des travailleurs clés, il n'existe pas de compréhension universelle de ce que cela signifie dans la pratique, par exemple en ce qui concerne la vaccination. Il convient de maintenir la coopération établie entre les partenaires sociaux et les autres parties prenantes, y compris les organisations de bien-être. Celle-ci a permis d'aboutir à des solutions efficaces à la crise de la relève des équipages, malgré l'inaction de certains gouvernements, pour veiller à ce que la même situation ne se reproduise pas à l'avenir.

- 50. Le vice-président du groupe des armateurs** convient qu'il est davantage nécessaire de respecter les dispositions existantes de la convention que de créer des mesures ou des normes supplémentaires. Il est important de se rappeler que les mêmes problèmes se posent pour d'autres catégories de travailleurs, dont les pêcheurs et les travailleurs offshore. Il faut assouplir les restrictions concernant la délivrance de visas pour les marins, les pêcheurs et les travailleurs offshore afin qu'ils puissent quitter ou rejoindre leur navire ou leur lieu de travail. Il convient de se concentrer sur la signification du concept de travailleurs clés et sur les besoins des gens de mer. Certains gouvernements, comme celui du Panama, ont accordé la priorité à la vaccination des gens de mer. Il faudrait accroître la fourniture de vaccins aux gens de mer, par exemple par le biais d'un programme international de vaccination, et formuler des orientations sur la manière d'améliorer la coopération entre les États du port, les États du pavillon et les États fournisseurs de main-d'œuvre. En particulier, compte tenu des nombreux cas de pays qui refusent d'accueillir les gens de mer qui rentrent chez eux, il est nécessaire de prévoir une obligation spécifique pour les pays fournisseurs de main-d'œuvre afin qu'ils autorisent le retour de leurs ressortissants. Peut-être est-il nécessaire d'envisager des amendements à la convention pour prévoir de sanctionner les gouvernements qui ne donnent pas effet à leurs obligations en vertu de l'instrument. Des orientations spécifiques pourraient aussi voir le jour sur les circonstances dans lesquelles des dérogations pourraient être accordées aux dispositions de la convention, les dispositions concernées et la durée de telles exceptions. Enfin, pour les États qui ratifieront la convention à l'avenir, il faut prévoir que toutes les autorités nationales acceptent expressément les obligations qui en découlent.
- 51. La présidente** note que les discussions ont principalement porté sur la nécessité de désigner les gens de mer en tant que travailleurs clés, et de clarifier et d'appliquer les règles relatives à la durée maximale de la période d'embarquement. Le débat a fait référence aux façons d'améliorer la coopération internationale, surtout en cas de crise, et à la possibilité de créer un groupe de travail interinstitutions. Il a aussi été question du besoin de préciser ce que couvraient les soins médicaux à terre, y compris la vaccination. Les représentants des armateurs et des gens de mer ont évoqué la possibilité d'établir des sanctions pour les gouvernements qui ne s'acquittent pas des obligations qui leur incombent au titre de la convention et ont abordé la question de l'amélioration du respect des dispositions, par exemple en faisant un meilleur usage des rapports et des conclusions de la commission d'experts. Des appels ont également été lancés pour préciser les circonstances dans

lesquelles des dérogations aux dispositions de la convention sont accordées et clarifier les limitations de telles exemptions.

## **b) Demande de l'OMI concernant la création d'un groupe de travail conjoint OMI/OIT**

- 52. Un observateur représentant l'OMI** rappelle que les questions liées aux gens de mer figurent au programme de travail de l'OMI depuis plusieurs décennies. La responsabilité de la mise en œuvre de plusieurs instruments de l'OMI revenant, en définitive, aux gens de mer, des normes relatives à la formation de ces derniers, à la délivrance des brevets et à la veille ont été élaborées et consacrées dans la STCW. Les questions relatives à l'élément humain qui intéressent l'OMI englobent aussi les effectifs de sécurité, les exercices, la fatigue, la sécurité de l'exploitation et des procédures, la sûreté, la protection de l'environnement et la lutte contre la pollution, la sécurité et la santé au travail, y compris les conditions de vie et de travail, et la facilitation du transport maritime. Le bien-être de près de 2 millions de marins travaillant à bord de navires de mer continue d'être la priorité de l'OMI, comme en témoignent les travaux que l'Organisation mène constamment sur des questions telles que l'abandon, le traitement équitable et la responsabilité, et l'indemnisation des gens de mer, sans oublier la Journée annuelle des gens de mer, célébrée chaque année le 25 juin, à l'occasion de laquelle l'OMI fait campagne au niveau mondial en faveur d'une plus grande reconnaissance des marins. L'OIT et l'OMI ont élaboré ensemble de nombreux instruments ces dernières années, dont: i) la résolution de l'OMI concernant la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon de gens de mer et la résolution de l'OMI sur les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer, toutes les deux formulées en 1999 par le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances pour mort, lésions corporelles et abandon des gens de mer; et ii) les Directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime, élaborées en 2006 par le Groupe spécial mixte OMI/OIT d'experts sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime. En décembre 2020, le Comité juridique de l'OMI a exprimé sa ferme volonté de préserver les droits des gens de mer et a accepté: i) d'inscrire à son programme de travail un nouveau résultat concernant le traitement équitable des gens de mer maintenus en détention car soupçonnés d'avoir commis des délits en mer; ii) d'inscrire à son programme de travail un nouveau résultat concernant l'élaboration de directives à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon de gens de mer; et iii) de prier, à titre prioritaire, la Commission tripartite spéciale établie en vertu de la MLC, 2006, de l'OIT d'autoriser la constitution d'un groupe de travail tripartite OIT/OMI chargé d'identifier et de traiter les questions qui intéressent les gens de mer ainsi que l'élément humain, que le Conseil d'administration du BIT doit approuver à sa réunion de novembre 2021. Le Sous-comité de l'élément humain, de la formation et de la veille de l'OMI avait précédemment noté que la Réunion sectorielle de l'OIT sur le recrutement et le maintien dans l'emploi des gens de mer et sur l'amélioration des possibilités offertes aux femmes marins (2019) était convenue que l'OIT devrait renforcer son partenariat avec l'OMI sur des questions comme le contrôle par l'État du pavillon et le contrôle par l'État du port et les obstacles au recrutement et au maintien dans l'emploi des gens de mer; et l'OIT et l'OMI devraient constituer un groupe de travail tripartite OIT/OMI chargé d'identifier et de traiter les questions qui intéressent les gens de mer et concernent l'élément humain. La commission est invitée à prendre note des renseignements communiqués dans le document de l'OMI et à autoriser ou approuver la constitution d'un groupe de travail

tripartite OIT/OMI chargé d'identifier et de traiter les questions relatives aux gens de mer et à l'élément humain, sous réserve de l'approbation du Conseil d'administration du BIT. Il est important de noter que le document de l'OMI prévoit un cadre général pour un tel groupe de travail conjoint. Il n'est pas envisagé comme un groupe de travail à composition non limitée doté d'un mandat libre, puisqu'il ne se réunirait et ne mènerait ses travaux que moyennant l'accord des organes compétents de l'OIT et de l'OMI sur le mandat précis de chacune de ses sessions. Toutefois, le fait de disposer d'un tel groupe, facilement disponible, pour travailler sur des résultats approuvés par l'OIT et l'OMI permettrait de mener ces travaux plus rapidement et plus efficacement. Pour répondre à des demandes d'éclaircissement, l'orateur explique qu'en raison de l'interruption du calendrier normal des réunions pendant la pandémie, la proposition n'a pas encore été examinée par le Conseil de l'OMI, mais le sera en juin 2021. Comme le groupe ne serait pas à composition non limitée, des experts spécifiques seront identifiés pour chaque produit proposé. L'organe permanent ne serait activé que lorsque des mandats ad hoc auront été convenus pour des produits spécifiques. Deux résultats spécifiques ont été identifiés dans la proposition, à savoir: 1) le traitement équitable des gens de mer maintenus en détention car soupçonnés d'avoir commis des délits en mer; et 2) l'élaboration de directives à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon de gens de mer.

53. **Le Conseiller juridique** observe qu'il revient au Conseil d'administration le pouvoir d'approuver la création du groupe de travail tripartite mixte proposé, sur la base de la recommandation de la Commission tripartite spéciale. Dans sa recommandation, la commission devrait fournir des orientations spécifiques sur le mandat d'un tel groupe de travail, y compris sa composition, son calendrier, sa structure hiérarchique et les résultats attendus. Le groupe de travail pourrait lui-même établir ses règles de procédure. Dans sa recommandation au Conseil d'administration, la commission devrait aborder des points comme la relation entre le groupe de travail proposé et le mandat de la commission en ce qui concerne les sujets couverts et la présentation des rapports. Toutes les recommandations que la commission souhaiterait faire à cet égard doivent prendre la forme d'une résolution à transmettre au Conseil d'administration par l'intermédiaire du rapport de la présidente sur les travaux de la quatrième réunion de la commission.
54. **Le vice-président du groupe gouvernemental** déclare que les représentants gouvernementaux sont largement favorables au principe de la constitution d'un ou de plusieurs groupes de travail mixtes tel que proposé. Les sujets présentés dans la proposition portent tous sur des thèmes importants dont l'urgence est renforcée par la situation que vivent les gens de mer en pleine pandémie. Toutefois, le temps a manqué pour préciser diverses questions de procédure, dont la composition et la présentation des rapports du groupe proposé, ou déterminer s'il doit y avoir un seul groupe de travail permanent ou plusieurs groupes, chacun avec des tâches et des résultats plus spécifiques. Dans un cas comme dans l'autre, il faut que l'OIT et l'OMI examinent attentivement et approuvent le mandat. En ce qui concerne les sujets identifiés dans la proposition de l'OMI, à savoir le traitement équitable des gens de mer maintenus en détention car soupçonnés d'avoir commis des délits en mer et les cas d'abandon, il serait utile d'élaborer des lignes directrices ou des procédures opérationnelles normalisées pour guider les mesures prises par les États du port et les États du pavillon, même s'il convient d'éviter l'adoption de règles ou de règlements spécifiques. Les travaux sur ces questions essentielles devraient démarrer dès que possible.
55. **Le vice-président du groupe des armateurs** salue la proposition de l'OMI de travailler avec l'OIT. Par le passé, par exemple en 1999 et 2006, la collaboration entre les deux organisations a conduit à de précieux résultats et la coopération pendant la pandémie est

de bon augure. La création de groupes de travail tripartites sur les deux sujets spécifiques décrits dans la proposition de l'OMI serait la bienvenue, même si la liste des autres sujets potentiels est très longue; il est donc nécessaire de hiérarchiser les priorités et d'apporter quelques éclaircissements. Il est aussi nécessaire de préciser la raison pour laquelle il est proposé de créer un groupe général permanent et des groupes spécifiques ad hoc, ce qui semble être une démarche compliquée. Il faudrait aussi davantage préciser certains points de procédure, notamment la structure hiérarchique des groupes de travail, leurs durée, composition, présidence et modalités de fonctionnement (par exemple, s'il est prévu qu'ils travaillent par correspondance ou en présentiel). Il n'est pas évident non plus de déterminer la façon dont les tâches des groupes de travail empièteraient sur les travaux de la commission et il est important de s'assurer que la commission ne sera pas gênée dans l'accomplissement de son mandat. Le secrétariat de l'OIT pourrait peut-être élaborer davantage la proposition et la renvoyer à la commission pour examen. Il serait prématuré d'adopter une résolution à ce sujet lors de la présente réunion de la commission.

- 56. Le vice-président du groupe des gens de mer** se félicite de la proposition positive de l'OMI visant à renforcer la coopération avec l'OIT, qui reflète le degré exceptionnel de collaboration entre les deux institutions au cours de la pandémie. Le fait qu'il soit reconnu que le groupe de travail doit être tripartite est aussi un point positif et devrait constituer un principe fondamental pour tout futur groupe de travail. Il partage l'avis du vice-président du groupe des armateurs selon lequel aucun groupe créé ne devrait gêner ou recouper le mandat de base de la commission en ce qui concerne le fonctionnement et l'amélioration de la MLC, 2006. Il est évident qu'il faut collaborer et urgemment s'atteler aux questions du traitement équitable des gens de mer et de l'abandon, comme l'ont montré plusieurs cas récents, notamment en Égypte, à Maurice, au Mexique et à Sri Lanka, qui témoignent de la gravité et de l'importance de ces incidents dans la vie des gens de mer. En outre, les cas d'abandon des gens de mer ont augmenté pendant la pandémie. D'autres questions méritent également que l'on s'y intéresse de toute urgence, notamment la fatigue liée au surmenage et à des heures de travail excessives, les effectifs de sécurité et l'application des règles existantes. Les principales modalités de ce ou ces groupes de travail doivent être mises au point de manière pragmatique.
- 57. Un représentant gouvernemental du Japon** approuve dans l'ensemble la proposition de créer un groupe de travail commun et demande que l'on apporte une attention particulière à son mandat. Les thèmes exposés dans la proposition de l'OMI sont très vastes et comprennent les questions urgentes du traitement équitable des gens de mer et de l'abandon qui devront être examinées par le groupe de travail conjoint très rapidement. Le groupe de travail pourrait ensuite s'emparer d'autres questions proposées par l'OIT ou l'OMI.
- 58. Une représentante gouvernementale des États-Unis** fait observer que, sur la base de leur expérience d'une participation à plusieurs groupes de travail ad hoc, ceux-ci ne portent leurs fruits que lorsqu'ils disposent d'un mandat très strict convenu par leurs membres. En ce qui concerne l'élément humain, un large éventail de questions ne relèvent pas de la compétence de la commission et pourraient donc bénéficier de la collaboration entre l'OMI et de l'OIT. La création d'un groupe permanent plus large permettrait de s'assurer que des travaux peuvent être entrepris en temps opportun, au lieu d'avoir à obtenir à chaque fois un nouveau mandat des organes statutaires. La proposition de l'OMI décrit une série de thèmes possibles à partir desquels l'OMI et l'OIT devront sélectionner des tâches spécifiques.
- 59. Une représentante gouvernementale du Portugal, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, se félicite de la demande formulée par l'OMI qui vise à s'appuyer sur la

coopération établie entre les parties prenantes au cours de la pandémie sur plusieurs aspects de l'élément humain. Il est important de formuler des mandats clairs qui définissent les tâches et le domaine de compétence du groupe de travail tripartite.

60. **L'observateur représentant l'OMI**, pour répondre à plusieurs demandes de clarification, précise que la proposition de l'OMI contient une liste de thèmes et deux questions spécifiques provenant de cette liste générale. Le ou les groupes ne seraient pas «ouverts à tout», mais ne travailleraient que sur des résultats spécifiques convenus par l'OMI et l'OIT qui pourraient inclure des lignes directrices ou des recommandations d'amendements aux instruments de l'OIT ou de l'OMI. Il est prévu qu'ils travaillent sur une base tripartite. Des lignes directrices sur les cas d'abandon des gens de mer pourraient être achevées d'ici 2022 et celles sur le traitement équitable des gens de mer soupçonnés d'avoir commis des délits pourraient l'être d'ici 2023. La proposition de constituer un organe permanent est largement fondée sur sa pertinence en tant que forum auquel des tâches spécifiques pourraient être confiées par la création de groupes de travail ad hoc. Des travaux pourraient donc être entrepris rapidement sur ces tâches sans devoir demander à chaque fois un mandat aux organes statutaires des deux organisations. Un groupe de travail permanent permettrait également une meilleure planification de l'utilisation des ressources du secrétariat. Il est demandé à la commission de formuler des orientations à présenter au Comité juridique de l'OMI pour trouver des moyens de progresser avec l'OIT.
61. **Le secrétaire général adjoint** signale une inexactitude concernant le document présenté par le secrétariat de l'OMI. En effet, à son paragraphe 9, le document indique que la Réunion sectorielle sur le recrutement et le maintien dans l'emploi des gens de mer et sur l'amélioration des possibilités offertes aux femmes marins, tenue par l'OIT en février 2019, avait adopté les recommandations suivantes: 1) l'OIT devrait renforcer son partenariat avec l'OMI sur des questions telles que le contrôle par l'État du pavillon et le contrôle par l'État du port et les obstacles au recrutement et au maintien dans l'emploi des gens de mer; et 2) l'OIT et l'OMI devraient constituer un groupe de travail tripartite OIT/OMI chargé d'identifier et de traiter les questions qui intéressent les gens de mer et concernent l'élément humain, qui seraient soumises, pour examen, à la 337<sup>e</sup> session du Conseil d'administration du BIT (octobre-novembre 2019). Il importe de préciser que la création du groupe de travail conjoint OIT/OMI n'a pas été soumise au Conseil d'administration. Il n'a approuvé que le rapport de la réunion, il a autorisé le Directeur général à publier le rapport final de la réunion et l'a prié de garder présentes à l'esprit, lors de l'élaboration des propositions relatives aux activités futures, les recommandations concernant l'action à venir de l'OIT formulées par les réunions visées à la section I du document GB.337/POL/2 (qui inclut la Réunion sectorielle sur le recrutement et le maintien dans l'emploi des gens de mer et sur l'amélioration des possibilités offertes aux femmes marins).
62. Une discussion s'engage sur la façon de faire progresser la demande de l'OMI au cours laquelle la question du calendrier a été soulevée, y compris la possibilité d'élaborer un projet de résolution pour examen par la deuxième partie de la réunion en cours de la commission qui pourrait ensuite être soumise au Conseil d'administration pour approbation en juin 2022. Toutefois, plusieurs orateurs, dont **une représentante gouvernementale du Canada**, qui est également la vice-présidente du Comité juridique de l'OMI, estime que les deux points prioritaires identifiés dans la proposition de l'OMI sont très urgents; par conséquent, une décision sur la proposition de l'OMI serait la bienvenue le plus tôt possible. Les travaux sur ces deux questions prioritaires seraient considérablement retardés si, lors de sa réunion de juillet 2022, le Comité juridique de l'OMI n'avait aucune proposition à examiner.



- 63.** La **présidente** prend note de l'appui général en faveur de la proposition de l'OMI. La nature tripartite de l'organe proposé a été saluée. Des discussions ont eu lieu sur les priorités et il s'en est dégagé un appui ferme en faveur de travaux sur les deux questions identifiées dans la proposition de l'OMI, à savoir le traitement équitable des gens de mer maintenus en détention car soupçonnés d'avoir commis des délits en mer et des directives sur la manière de traiter les cas d'abandon des gens de mer. Il faut clarifier le mandat, y compris la question de la présentation de rapports, et déterminer si cela se ferait par l'intermédiaire de la commission ou directement au Conseil d'administration. Même s'il est suggéré que le nouvel organe n'intègre pas la structure de la commission, les questions relatives à la MLC, 2006, doivent clairement rester du ressort de la commission.
- 64.** À la suite de consultations entre les membres du bureau de la commission, la présidente propose que, à la lumière du débat et de la préférence exprimée en faveur d'une réponse pragmatique et rapide à la demande de l'OMI, et en vue de l'élaboration d'une résolution recommandant la création d'un groupe de travail mixte OMI/OIT et définissant clairement le mandat du nouvel organe, le Bureau se mette en rapport avec le secrétariat de l'OMI et prépare un projet de résolution en étroite consultation avec les membres du bureau de la commission et sous leur direction générale. Une fois que les secrétariats de l'OIT et de l'OMI auront finalisé un projet de résolution et qu'il aura été approuvé à l'unanimité par les membres du bureau de la commission, il sera communiqué aux membres de la commission pour adoption éventuelle par correspondance. Il s'agit d'une méthode de prise de décision exceptionnelle accordant aux membres de la commission une semaine pour répondre et indiquer s'ils approuvent le texte proposé ou s'y opposent, et dans ce dernier cas, s'ils ont l'intention de faire obstacle ou non au consensus. Si le consensus n'est pas atteint, le texte sera de nouveau distribué pour un vote formel par correspondance. S'il est adopté par correspondance, le projet de résolution sera inclus dans le rapport de la présidente qui sera soumis à la 343<sup>e</sup> session (octobre-novembre 2021) du Conseil d'administration du BIT pour examen et décision, ou à sa 344<sup>e</sup> session (mars 2022) si les propositions ne peuvent être approuvées à temps pour la session d'octobre-novembre 2021.
- 65.** Il en est décidé ainsi.

### **c) La durée du travail et du repos: présentation d'une étude de l'Université maritime mondiale**

- 66.** La **présidente de l'Université maritime mondiale (UMM)** présente d'abord l'UMM en tant que première institution mondiale de formation maritime et de renforcement des capacités disposant d'un réseau mondial d'anciens élèves. Elle souligne ensuite que, malgré l'entrée en vigueur et la ratification généralisée des instruments de l'OMI et de l'OIT, la fatigue demeure un problème majeur pour les gens de mer du monde entier. L'UMM a donc décidé d'entreprendre, avec le soutien du Seafarer's Trust de l'ITF, une étude sur les heures de travail et de repos, et sur les pratiques d'enregistrement des heures de travail dans l'industrie maritime. Elle a principalement porté sur trois catégories de travailleurs: les gens de mer, les partenaires maritimes et les agents chargés du contrôle par l'État du port. En ce qui concerne les gens de mer, les objectifs de l'étude étaient d'examiner les pratiques d'enregistrement à bord des heures de travail et de repos, d'identifier les difficultés de mise en œuvre et d'analyser les raisons de tout ajustement dans la consignation des heures. Dans le but de faire participer les partenaires sociaux, d'élargir les perspectives et de comparer les résultats provenant de différentes sources, d'autres partenaires maritimes ont également été invités à participer. Il s'agit notamment de représentants de compagnies maritimes, d'organisations professionnelles, de syndicats et d'organismes chargés des

enquêtes sur les accidents maritimes. Enfin, des entretiens avec des agents chargés du contrôle par l'État du port ont été menés pour cerner les difficultés de mise en œuvre. Des éléments de preuve concomitants ont rapidement confirmé que les plaintes des gens de mer concernant les ajustements des registres consignants les heures de travail et heures de repos étaient courantes. L'équipe de recherche a relevé différentes pratiques comme le fait d'enjoindre au personnel de falsifier les registres et d'utiliser des logiciels pour éditer les fichiers et supprimer toute preuve de non-conformité. Elle a aussi constaté que les gens de mer hésitent à signaler les cas de non-respect aux équipes de direction à terre, car ces informations sont souvent ignorées ou utilisées pour établir des listes noires de membres d'équipage, et les marins craignent de perdre leur emploi ou leurs primes. Il existe dans l'industrie, une culture généralisée d'ajustement des registres et cette pratique ne se limite pas aux heures de travail et de repos. Il semble qu'elle se transmette d'une génération à l'autre, les officiers supérieurs apprenant aux élèves officiers et aux officiers subalternes à falsifier les registres pour éviter les inspections et améliorer les indicateurs de performance. Cette falsification des documents cache la vérité sur les niveaux élevés de fatigue, ce qui a une forte incidence sur le moral et soulève des problèmes opérationnels. La pratique est condamnée mais surprend peu, car l'industrie tout entière semble consciente de ces violations généralisées et les accepte, estimant qu'elles sont inévitables. Les agents chargés du contrôle par l'État du port interrogés avaient connaissance du problème de la fatigue des gens de mer et du laxisme dans la tenue des registres, en particulier pour les heures de travail et de repos. Ils ont indiqué que vu le très court laps de temps dont ils disposent lors d'une inspection, ils ne peuvent vérifier qu'un nombre minimum de points et les inspections se limitent en général aux prescriptions de base. Les contraintes de temps et les priorités établies font qu'il est difficile de procéder à des recoupements et de vérifier les registres. On peut donc en conclure que la normalisation de l'ajustement des registres est une pratique tacitement acceptée dans le secteur, s'apparentant à un manquement systémique et la plupart des gens de mer n'enregistrent pas précisément leurs heures de travail et de repos à cause de l'insécurité de l'emploi, parce qu'ils y ont été poussés ou encore par crainte de représailles. Les personnes interrogées reconnaissent largement que l'insuffisance des effectifs est la cause du problème. Il faut harmoniser le cadre réglementaire et les conditions de fonctionnement, et mener des recherches fiables sur la fatigue dans l'industrie en s'appuyant sur des données probantes. L'étude a aussi mis au jour des preuves d'une méfiance chronique et de programmes de travail contradictoires entre les opérations à terre et en mer. Il convient de revoir le régime d'inspection, car l'exactitude des registres est rarement vérifiée. L'étude invite donc à renforcer l'application et le respect, et à revoir les seuils établis dans la norme A2.3 de la MLC, 2006, et le code A-VIII/1 de la STCW, et le système de quart. L'étude soulève des préoccupations et des questions très importantes et il faut absolument veiller à apporter une plus grande attention à l'amélioration de l'application des prescriptions en question.

- 67. Le vice-président du groupe des gens de mer** souligne que, étant lui-même un ancien marin, il est choqué mais pas surpris par les conclusions de l'étude qui contient de nombreuses révélations qui ne peuvent plus être ignorées. Toutefois, il convient de reconnaître que les gens de mer sont en partie responsables de la situation. Les organisations de gens de mer doivent donc encourager leurs membres à enregistrer avec précision leurs heures de travail et de repos, et à signaler toute infraction en utilisant la procédure de signalement prévue dans le Code international de la gestion de la sécurité (Code ISM) ou la procédure prévue dans la MLC, 2006. Les marins doivent être protégés contre la possibilité bien réelle de représailles s'ils dénoncent de telles violations et refusent la falsification de leurs heures de travail. Les gens de mer et leurs organisations doivent

recevoir le soutien des États du pavillon et des États du port, de l'OMI et de l'OIT, qui devraient travailler tous ensemble à remédier aux problèmes de la durée du travail et du repos des marins et des effectifs de sécurité soulevés dans le rapport. Il est nécessaire de donner aux gens de mer les moyens de contrôler leurs heures de travail et de repos. L'utilisation de logiciels conçus pour contourner le système d'enregistrement des heures travaillées par les gens de mer est tout simplement inacceptable. Le vice-président du groupe des gens de mer espère qu'un processus commencera dès aujourd'hui pour résoudre les points soulevés, par l'intermédiaire de l'OIT et des dispositions de la MLC, 2006, et de l'OMI et des dispositions de la STCW. L'accent mis sur le facteur humain dans l'industrie offre une bonne occasion de s'attaquer à ces questions importantes. Au nom des gens de mer et des jeunes qui envisagent de faire carrière en mer, il faut en finir avec cette obsession pour une technologie qui permettrait de réduire encore les effectifs et admettre que le problème de l'insuffisance des effectifs est la raison principale de la fatigue, du stress et des accidents en mer. La technologie doit permettre d'humaniser et d'améliorer les conditions de vie et de travail à bord des navires, et aider et soutenir les humains dans leurs efforts pour assurer la sécurité de l'exploitation des navires et la protection de l'environnement.

- 68. Le vice-président du groupe des armateurs** rappelle que le rapport de l'UMM est le fruit d'une recherche commanditée par un organisme de lobbying et ne peut pas être considéré comme le résultat d'une véritable recherche universitaire, car elle est forcément subjective, s'agissant d'un travail rémunéré. Le point de départ du rapport est la sous-déclaration des heures de travail et de repos, acquise comme un fait. Tout le rapport est bâti sur des preuves relativement faibles. La recherche aurait pu démarrer sur d'autres constats, comme la coopération étroite établie avec l'OMI pour résoudre les problèmes des effectifs de sécurité et de la fatigue, et l'élaboration de directives à ce sujet en 2019. Un autre point de départ aurait pu être les accidents maritimes. En effet, d'après des statistiques, leur nombre total en 2020, du moins en Europe, a diminué de 18 pour cent par rapport à 2019 malgré la pandémie et le nombre de vies perdues en mer a diminué de 48 pour cent, sauf pour les bateaux de pêche. Les incidents de pollution en mer ont diminué de 70 pour cent depuis 2014. Pourquoi passer sous silence ces informations? De plus, la méthodologie utilisée pour l'étude, s'appuyant sur des entrevues et des groupes d'étude, suscite de sérieux problèmes. Seulement 20 marins ont été interrogés sur un effectif de 1,8 million de gens de mer. Les chercheurs ont également parlé à dix syndicats et deux groupes de discussion ont été mis en place, dont l'un est exclusivement composé d'inspecteurs de l'ITF. En d'autres termes, les chercheurs se sont principalement entretenus avec ceux qui avaient financé la recherche. Et pourtant, la présidente de l'UMM a formulé de graves allégations en évoquant une «culture d'ajustement des registres», non seulement en ce qui concerne les heures de travail et de repos, mais aussi dans de nombreux autres domaines, tels que l'entretien, les exercices, les listes de contrôle, les évaluations des risques et les entrées officielles dans le journal de bord. Ces allégations très larges d'une déviance normalisée sont totalement infondées et doivent être fermement réfutées. De plus, les allégations selon lesquelles les inspections ne permettraient pas de vérifier le respect des règles, et les orientations et les instructions des régimes de contrôle par l'État du port devraient être modifiées pour inclure la vérification systématique de l'exactitude des registres ne remettent pas en question ces régimes, mais bien la MLC, 2006. Le rapport est clairement orienté dans la mauvaise direction. Enfin, le rapport invite les compagnies à établir un «lien véritable» avec leurs équipages, ce qui suggère qu'elles ne devraient employer que leurs propres ressortissants. Cela semble suggérer l'adoption d'une approche empreinte de nationalisme et de protectionnisme à laquelle les armateurs s'opposent très fermement et qui n'a pas sa place dans les discussions actuelles. En évoquant une «culture d'ajustement», le rapport accuse

concrètement les gens de mer, les armateurs, les États du pavillon et les inspecteurs de participer à une fraude systématique, ce qui s'apparente à du crime organisé. Il rend ainsi un très mauvais service à l'industrie et entaille gravement la confiance et la coopération établies entre ses différents acteurs. Le groupe des armateurs n'accepte pas ces accusations générales selon lesquelles la grande majorité des gens de mer participent à des actes criminels. L'incrimination des marins est erronée, infondée et inutile. Compte tenu de son manque de crédibilité académique, de sa base de données minimale et de ses accusations erronées, le rapport s'avère inutilisable.

- 69. Le vice-président du groupe gouvernemental** déclare que les représentants gouvernementaux prennent au sérieux les conclusions du rapport de l'UMM. La question des heures de travail et de repos est un élément essentiel des conditions de travail pour lequel les dispositions respectives de la MLC, 2006, et de la STCW représentent un équilibre délicat obtenu après de nombreuses heures de négociation et de discussion. Les exigences relatives à la durée du travail et du repos ne sont pas négociables et il est nécessaire de parvenir à une harmonisation complète sur les dispositions de la MLC, 2006, et de la STCW. Toutefois, il n'est pas facile d'appliquer ces dispositions et les inspecteurs disposent de peu de temps pour vérifier la conformité dans de nombreux domaines. Le groupe de travail mixte proposé pourrait examiner tout décalage avec la MLC, 2006, la STCW et d'autres instruments, comme le Code ISM. Les représentants gouvernementaux remercient grandement l'UMM pour cette étude. La résolution de ce problème devra passer par une coopération étroite entre l'OIT, l'OMI et d'autres parties prenantes pour garantir l'alignement des instruments régionaux et envisager d'éventuelles modifications ou d'autres mesures. Certains représentants gouvernementaux ont évoqué la possibilité de préciser les dispositions pertinentes de la MLC, 2006, et en particulier de la norme A2.3. L'une des possibilités envisagées est le développement de technologies de suivi et de notification numériques, ce qui pourrait aussi contribuer à résoudre le problème. Les représentants gouvernementaux prennent note du rapport et partagent les préoccupations soulevées.
- 70. Un représentant gouvernemental de la Chine** souscrit à la déclaration du groupe des gens de mer et déclare que son pays a toujours attaché une grande importance à l'élément humain et à la façon dont il affecte le travail en mer. La Chine a adopté des mesures visant à prévenir la fatigue des marins. Des recherches conjointes sur la durée du travail et du repos des gens de mer ont été menées en 2014 dans le cadre des mémorandums d'entente de Tokyo et de Paris, et ont donné des résultats positifs. La Chine a normalisé un processus intensif d'inspection des heures de travail quotidiennes et soutient l'intégration de la consignation des heures de travail dans les systèmes de gestion du travail en s'appuyant sur la réalisation de tests et la mise en place de systèmes d'enregistrement novateurs pour garantir l'authenticité des rapports. Il y a de nombreuses causes à la fatigue et il faut non seulement envisager l'augmentation des effectifs, mais aussi la réduction de la charge de travail.
- 71. Une représentante gouvernementale des États-Unis** salue l'étude même si elle partage les préoccupations soulevées quant à la population de gens de mer interrogés. Pour les États du pavillon comme pour les États du port, il est très difficile de garantir l'application des prescriptions de la STCW. Le point le plus problématique est de savoir comment suivre les heures de travail et de repos. L'adoption d'un système de roulement fait qu'il est maintenant impossible de savoir quand un marin travaille ou est en repos. Un problème connexe porte sur les dérogations autorisées à la fois par la STCW et la MLC, 2006, concernant les heures de travail et les heures de repos, ce qui rend leur suivi presque impossible.

- 72. Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni** appuie pleinement le rapport et ses conclusions, mais reconnaît les points soulevés par le groupe des armateurs à propos du nombre de gens de mer interrogés dans le cadre de l'étude. Celle-ci soulève des préoccupations qui n'ont pas été entièrement résolues par les parties prenantes, dont la preuve que la fatigue et de longues heures de travail contribuent à la survenue d'accidents. Le Royaume-Uni a déjà demandé à ce que davantage soit fait à l'échelle internationale sur la fatigue et la durée du travail, et espère que le rapport encouragera l'instauration d'un véritable dialogue. Les problèmes soulevés doivent faire l'objet de davantage de discussions et de recherches plus approfondies auxquelles doivent participer un plus grand nombre de gens de mer et d'opérateurs; en outre, les mesures doivent être adoptées et soutenues par tous les acteurs tripartites.
- 73. Une représentante gouvernementale du Portugal, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, prend note des conclusions de l'étude et constate avec préoccupation que les mauvaises pratiques dont il est question sont largement répandues. Les heures de travail et de repos constituent une question fondamentale et dans le contexte de la pandémie, des problèmes particuliers dans ce domaine touchent les gens de mer lorsque les autorités portuaires et les armateurs ne respectent pas leurs obligations. Les États membres de l'UE soutiennent le plein respect de toutes les dispositions de la convention et, dans ce but, appellent à une plus grande coopération entre les parties prenantes.
- 74. Un représentant gouvernemental de la Norvège** signale que bon nombre des points soulevés dans l'étude étaient déjà fort bien connus. Il est clair qu'il est difficile de faire respecter le régime des heures de travail et des heures de repos, et surtout leur consignation dans des registres et leur vérification par des inspecteurs. Toutefois, le problème réside davantage dans l'application que dans les prescriptions de base. La question a été largement débattue au sein de l'OMI et traitée par des résolutions sur les effectifs de sécurité et, plus récemment, par des directives pour éviter la fatigue. L'adoption d'une solution réglementaire n'est pas la meilleure approche, car de nouvelles réglementations donneraient lieu à d'autres problèmes de conformité. Il faut agir pour changer les attitudes. Le représentant gouvernemental de la Norvège indique qu'il n'approuve pas toutes les recommandations de l'étude.
- 75. Un représentant gouvernemental des Philippines** indique qu'il soutient les objectifs de l'étude qui a analysé les perceptions des parties prenantes et évalué les obstacles à la mise en œuvre effective des prescriptions relatives aux heures de travail et de repos. À l'avenir, on pourrait envisager d'engager un plus grand nombre d'organismes d'inspection et de ne pas se limiter aux organismes reconnus. Les technologies pourraient permettre une surveillance continue des pratiques à bord des navires. Il convient d'adopter une approche tournée vers l'avenir et applicable non seulement pendant la pandémie, mais aussi lorsque la normalité sera revenue.
- 76. Un observateur représentant la Fédération mondiale des syndicats (FSM)** déclare que les droits des travailleurs, y compris des gens de mer, subissent des attaques dans le contexte de la pandémie et de la crise du capitalisme. En Grèce, les droits des armateurs sont énoncés dans les lois nationales et la Constitution. Bien qu'ayant ratifié la MLC, 2006, et l'ayant mise en œuvre dans sa législation nationale, la Grèce, à l'instar d'autres pays, a adopté les lois nécessaires pour donner effet aux dispositions contraignantes de la convention, mais pas aux principes directeurs, dont, par exemple, celui relatif à l'égalité de rémunération. En outre, une législation récente en Grèce cherche à saper des droits fondamentaux, notamment la sécurité sociale et les droits syndicaux. En vertu de la législation grecque actuelle, les heures de travail sur un navire s'élèvent à 72 heures par

semaine et celle-ci compte sept jours. L'intensification du travail qui en découle a mené à une hausse des maladies, des accidents et des problèmes de sécurité. Les restrictions de circulation imposées pendant la pandémie ont aggravé la situation, certains pays interdisant aux gens de mer de débarquer dans leurs ports. La crise qui touche le transport de passagers a entraîné une explosion du chômage et beaucoup de personnes concernées n'ont pas droit à des prestations de chômage. Il faut soutenir les gens de mer en Grèce qui protestent contre la perte de leurs droits, notamment en menant des grèves.

- 77. Le vice-président du groupe des gens de mer** se dit choqué, non seulement par les conclusions du rapport, mais aussi par la réaction du groupe des armateurs. Il convient de rappeler que la famille des syndicats de l'ITF représente plus de 1 million de gens de mer dans le monde entier et que tous ont confirmé les résultats de l'étude de l'UMM. Les gens de mer travaillent souvent jusqu'à 91 ou 98 heures par semaine et les dérogations autorisées par la STCW aggravent la situation. Bien que l'OMI préconise de prévoir des effectifs de sécurité, les dernières révisions n'ont pas augmenté les effectifs minimaux. En effet, les régimes actuels de l'État du pavillon rivalisent les uns avec les autres pour fixer des prescriptions en matière d'effectifs plus faibles. De nombreux rapports et recherches confirment que la fatigue est l'une des principales causes d'accidents en mer. Le groupe des armateurs a eu raison en invoquant la notion de crime pour évoquer l'incapacité de consigner comme il se doit les heures de travail et de repos; c'est un réel sujet de préoccupation. Il existe également une culture d'ajustement des registres pour éviter de payer des heures supplémentaires. Les inspecteurs de l'ITF collectent régulièrement 30 millions de dollars des États-Unis en salaires impayés chaque année, dont un tiers est lié à des heures supplémentaires ou à des heures de travail non rémunérées. Avec des niveaux aussi stupéfiants de tricherie et de criminalité, le titre de l'étude de l'UMM aurait tout aussi bien pu être «une vérité gênante». Malgré la coopération positive qui s'est établie au cours de l'année dernière entre les acteurs de l'industrie maritime en réponse à la pandémie, cette fâcheuse tendance à cacher des vérités gênantes sous le tapis est toujours bien présente. Cela ne peut plus durer. La question des heures de travail et de repos doit être abordée efficacement et ce n'est pas la publication de ce rapport qui aurait dû nous pousser à nous intéresser au bon respect des normes existantes en vertu de la MLC, 2006, et de la STCW. Il convient de louer l'UMM pour l'étude qu'elle a menée et pour la vérité qu'elle a révélée aux personnes au pouvoir.
- 78. La présidente de l'UMM** remercie les membres de la commission de lui avoir offert l'occasion de présenter l'étude qui a été menée aussi objectivement que possible, sans favoritisme ni ingérence. La majorité des gens de mer sont originaires de pays en développement et il est important d'examiner clairement les problèmes et la façon de les résoudre. Le monde dépend de l'industrie maritime et les groupes des armateurs et des gens de mer reconnaissent la valeur des marins issus d'un large éventail de pays. Elle souligne qu'en tant qu'institution universitaire, l'UMM, qui fait partie de l'OMI, est indépendante et objective. L'UMM est autofinancée et recherche des financements pour tous ses travaux. Elle examine les questions d'un œil critique afin de contribuer à la croissance d'une industrie maritime qui peut offrir des opportunités aux jeunes gens de mer.
- 79. Un professeur de l'UMM**, auteur principal du rapport, se félicite des commentaires intéressants des membres de la commission. Depuis de nombreuses années, des recherches sont menées sur la vérité gênante de l'ajustement des heures de travail et de repos, un sujet qui a également été mis en évidence dans des enquêtes sur les accidents. Les recherches effectuées dans le cadre de l'étude ont permis de recueillir les points de vue et les expériences d'un large éventail d'acteurs, y compris des organisations de gens de mer et d'armateurs. Il convient de souligner que le débat porte sur un problème qui existe

toujours et que la pandémie a mis en évidence. La nature systématique du problème de la fatigue relève manifestement d'un problème de conformité. De telles pratiques, que d'autres parties prenantes ont reconnues, ne peuvent se justifier.

- 80. Le vice-président du groupe des armateurs** réfute les allégations injustifiées de l'observatrice représentant l'UMM qui vont à l'encontre de l'esprit de coopération qu'ont manifesté les acteurs du secteur au cours des derniers mois. Malgré la série d'accusations portées au cours de la discussion et dans le rapport de l'UMM, il convient de rappeler que les armateurs ont pris grand soin de protéger leurs propres biens. Or, si les allégations étaient vraies, le modèle commercial serait en danger. Quel avantage pourrait-on tirer de l'épuisement excessif des équipages des navires? À cet égard, les intérêts des armateurs et des gens de mer sont identiques. Bien que les armateurs soient disposés à examiner et à discuter d'améliorations, une telle entreprise ne devrait pas se faire sur la base d'un rapport aussi mal fondé.
- 81. La présidente** note qu'au cours de la discussion, les intervenants ont reconnu que la fatigue était un problème difficile à résoudre. Des représentants gouvernementaux ont souligné les difficultés d'appliquer les règles, en particulier à la lumière des possibilités complexes de dérogation. Des points de vue très différents ont été exprimés sur certaines conclusions du rapport, récoltant le soutien de certains représentants gouvernementaux et du groupe des gens de mer, mais la désapprobation du groupe des armateurs. Il a été suggéré qu'un enregistrement électronique des heures de travail et de repos pourrait contribuer à résoudre les problèmes. La discussion pourrait servir de base à une réflexion plus approfondie sur des solutions possibles pour améliorer la mise en œuvre des règles actuelles.

#### **d) La MLC, 2006, et la numérisation: l'utilisation de documents électroniques**

- 82. Le vice-président du groupe gouvernemental** indique que de nombreux représentants gouvernementaux sont très favorables aux efforts visant à numériser les certificats pour les navires et les gens de mer, ainsi que d'autres documents délivrés par les administrations maritimes. De nombreux pays qui ont déjà entamé la numérisation approuvent grandement le passage aux certificats électroniques. À mesure que l'industrie évolue vers un environnement plus numérique, le besoin d'harmonisation et de coopération au niveau international augmentera et cela pourra notamment s'effectuer par l'intermédiaire de l'OIT et de l'OMI. Des orientations internationales seraient très utiles, par exemple pour les pays qui ont des difficultés à déterminer à quels certificats donner la priorité dans le cadre de leurs efforts de numérisation.
- 83. Un représentant gouvernemental du Danemark** soutient fermement l'introduction de certificats numériques et souligne la nécessité de faciliter leur acceptation et leur reconnaissance au niveau international. Un registre des documents pourrait être fourni afin que les gens de mer aient accès à tous leurs documents, y compris les certificats médicaux et les certificats de capacité, qui seraient disponibles en ligne via un smartphone ou un navigateur sur ordinateur. Toutefois, il faut prévoir un niveau supplémentaire de sécurité et les signatures numériques doivent être codées pour pouvoir être suivies. Son pays a testé l'utilisation des certificats numériques en collaboration avec plusieurs pays à différents niveaux de développement et les résultats sont encourageants. Les dispositions de la MLC, 2006, ne semblent pas limiter l'utilisation des documents électroniques, même s'il convient d'encourager l'élaboration de directives internationales en la matière. Le gouvernement danois est disposé à partager de bonnes pratiques et des expériences en la matière.

- 84. Un représentant gouvernemental de la République de Corée** encourage l'utilisation de certificats électroniques qui offrent de nombreux avantages à condition de renforcer la sécurité. Il est essentiel d'assurer la protection des informations personnelles et des autres données des gens de mer avant d'envisager une numérisation à l'échelle mondiale. Les niveaux de sécurité doivent être déterminés conformément à la Convention de l'OMI visant à faciliter le trafic maritime international (convention FAL).
- 85. Un représentant gouvernemental du Panama** fait part de l'expérience positive de son pays et des mesures prises pour numériser des documents maritimes, y compris la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime. En 2013, son pays a commencé à mettre en place des formats électroniques et, en 2016, il a publié des directives sur des codes QR pour permettre aux inspecteurs de vérifier les informations contenues dans les déclarations. En 2018, l'Autorité maritime du Panama a accrédité 17 organisations pour délivrer des certificats électroniques, y compris pour les gens de mer, conformément aux dispositions de la MLC, 2006. Depuis décembre 2020, l'Autorité maritime du Panama a émis plus de 90 000 documents électroniques. La numérisation permet la délivrance et la vérification immédiates des documents électroniques nécessaires aux inspecteurs. En outre, c'est une procédure conviviale et écologique. La pandémie de COVID-19 a accéléré la numérisation.
- 86. Un représentant gouvernemental de la Chine** se félicite de la discussion en cours et soutient la promotion des documents numériques et des certificats électroniques. La Chine a fait de grands progrès dans le domaine des technologies de l'information et compte le plus grand nombre d'utilisateurs d'Internet au monde. Le département maritime encourage activement l'utilisation de certificats électroniques pour les navires et les gens de mer. L'élaboration de directives internationales basées sur l'expérience pourrait considérablement aider à combler l'écart important en termes de numérisation qui existe dans le secteur dans les différents pays. Il est souhaitable que l'OIT et d'autres organismes intergouvernementaux jettent les bases du développement futur de la numérisation dans l'industrie.
- 87. Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE,** salue la discussion en cours et observe que la numérisation de documents maritimes faciliterait de nombreux processus et est conforme à la stratégie numérique européenne. Les normes de protection des données revêtent une importance capitale, y compris la protection et la reconnaissance de documents électroniques élaborés dans le respect de directives communes. Les droits des gens de mer doivent être protégés en tout temps lorsqu'ils utilisent des documents électroniques. Il est de la plus haute importance que l'OIT et l'OMI coopèrent pour fournir des orientations et s'appuient sur les meilleures pratiques actuelles au niveau international. Le Mémorandum d'entente de Paris a également prévu une stratégie numérique.
- 88. Un représentant gouvernemental de l'Espagne** déclare que son pays progresse dans le développement et l'expérimentation de solutions numériques pour l'industrie maritime. L'expérience s'est avérée très positive, y compris pour mener des inspections dans le cadre de la MLC, 2006. Lorsque les navires ont accès à Internet, une inspection à distance peut être envisagée, en particulier dans des conditions telles que celles rencontrées pendant la pandémie actuelle.
- 89. Un représentant gouvernemental de Singapour** propose de partager des informations sur l'expérience de son pays et les progrès réalisés dans la numérisation des documents maritimes.
- 90. Un représentant gouvernemental des Philippines** dit que l'utilisation de la numérisation pendant la pandémie a permis d'améliorer les niveaux de service, par exemple des agences



de placement. Il est important de tirer des enseignements de l'expérience d'autres pays, en particulier en ce qui concerne l'harmonisation des procédures entre les différents organismes concernés, l'interopérabilité et l'acceptation internationales, ainsi que la sécurité des données.

91. **Le vice-président du groupe des armateurs** se félicite vivement de l'appui marqué manifesté pendant la discussion en faveur du développement et de l'utilisation des documents électroniques et des certificats numériques. Pendant la pandémie au cours de l'année écoulée, l'utilisation de la numérisation dans l'industrie a bondi, représentant au moins un résultat positif dans cette année difficile. La coopération est essentielle au niveau international pour unifier les normes relatives aux documents numériques qui devront être entièrement conformes à la convention FAL et aux directives connexes, ainsi qu'à la MLC, 2006.
92. **Le vice-président du groupe des gens de mer** remercie le Bureau pour son examen de la situation actuelle en ce qui concerne la numérisation. Même si l'évolution technologique était inévitable, des progrès très rapides ont eu lieu au cours de l'année dernière. Il existe divers outils pour assurer la sécurité et valider les documents et certificats numériques, et ils se sont révélés efficaces et fiables. Bien qu'il y ait toujours un risque de contrefaçon, c'est également un problème qui se pose pour les documents papier. La protection des données personnelles des gens de mer, dont les pièces d'identité des marins, les contrats d'engagement et les relevés de salaires, continue de susciter des préoccupations. Les documents concernés sont importants pour effectuer des inspections par les États du port et les États du pavillon et, bien que l'accès à ces documents doive clairement être contrôlé, d'autres acteurs de l'industrie, y compris les gens de mer, les inspecteurs et les autres organismes qui aident les gens de mer, doivent pouvoir y accéder.
93. **La présidente** salue le partage d'expériences, dont une grande partie a été acquise au cours de l'année écoulée. Au cours du débat, l'accent a été mis sur le besoin de normes internationales et d'une harmonisation, surtout dans le respect des dispositions de la convention FAL et des directives connexes. Bien que des solutions efficaces existent, des préoccupations ont été exprimées quant à la sécurité des données personnelles. En outre, en dépit de la numérisation, des inspections physiques par les États du port et les États du pavillon restent nécessaires pour contrôler la mise en œuvre des prescriptions relatives aux conditions de vie et de travail des gens de mer. Rien dans la MLC, 2006, ne semble empêcher l'utilisation de documents électroniques ou la numérisation.

## ► V. Examen des normes internationales du travail relatives au secteur maritime

---

94. **La présidente** rappelle que lors de sa première réunion en février 2016, le Groupe de travail tripartite du Mécanisme d'examen des normes (MEN) avait renvoyé l'examen de 68 instruments maritimes à la commission. Compte tenu du nombre de conventions et de recommandations à examiner, le bureau de la Commission tripartite spéciale a décidé de les organiser en groupes thématiques et de procéder à l'examen en deux étapes. Un premier groupe de 34 instruments a été examiné lors de la troisième réunion de la commission et le second groupe de 34 instruments est présenté à la quatrième réunion (notes techniques 11 à 19). En outre, cinq conventions qui avaient été classées dans la catégorie des «normes dépassées» en 2018 feront l'objet d'un nouvel examen par la commission (note technique 20).
95. **Le vice-président du groupe des armateurs** indique que les normes à examiner pourraient également avoir des effets sur les navires de pêche et qu'il faudra en tenir compte.

### Examen de six instruments concernant le logement et les loisirs des équipages

96. L'examen porte sur la convention (n° 75) sur le logement des équipages, 1946; la convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949; la convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970; la recommandation (n° 78) concernant la fourniture d'articles de literie, d'ustensiles de table et d'articles divers (équipages de navires), 1946; la recommandation (n° 140) sur le logement des équipages (climatisation), 1970; et la recommandation (n° 141) sur le logement des équipages (lutte contre le bruit), 1970<sup>1</sup>.
97. **Le vice-président du groupe gouvernemental** souscrit aux recommandations proposées dans la note technique 11. Il serait utile que le Bureau fournisse des informations sur la situation des navires qui ont été aménagés conformément aux spécifications des conventions n°s 92 et 133 si ces instruments sont abrogés.
98. **Une représentante gouvernementale du Portugal, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, indique que certains territoires non métropolitains de plusieurs États membres de l'UE sont encore liés par les dispositions des conventions n°s 92 et 133. Des considérations spéciales devront donc s'appliquer à ces territoires. Elle soutient les recommandations proposées.
99. **Un représentant gouvernemental de la France** précise que la MLC, 2006, n'est pas encore applicable dans les Terres australes et antarctiques françaises ni en Polynésie française. Toutefois, plusieurs instruments de l'OIT, dont l'abrogation, le retrait ou la classification en tant que normes dépassées est suggéré, sont applicables aux deux territoires et sont importants pour leur système juridique, ainsi que pour la protection des gens de mer. Le gouvernement de la France envisage la possibilité d'étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires, mais s'inquiète du temps nécessaire pour assurer la conformité de la législation locale et entreprendre les réformes.

---

<sup>1</sup> Voir la note technique 11.

- 100.** Pour répondre à une demande d'éclaircissement, **la greffière** (cheffe de l'unité maritime), se référant au paragraphe 2 de la règle 3.1 de la MLC, 2006, indique que, même après leur abrogation possible, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans les conventions n<sup>os</sup> 92 et 133 continueront à s'appliquer au travers de la MLC, 2006, pour les navires construits avant la date d'entrée en vigueur de la convention pour le pays concerné.
- 101. Le vice-président du groupe des armateurs** souscrit aux recommandations proposées. Les conventions n<sup>os</sup> 92 et 133 devront rester en vigueur jusqu'à ce que les pays qui sont actuellement liés par ces instruments ne soient plus couverts. Toutefois, leur abrogation en 2030 permet de disposer du temps nécessaire.
- 102. Le vice-président du groupe des gens de mer** déclare que, pour tous les instruments examinés par la présente réunion de la commission et lorsque la recommandation vise à abroger ou à retirer des instruments considérés comme dépassés, il convient de mener des campagnes spécifiques en faveur de la ratification de la MLC, 2006, ou, le cas échéant, de la convention (n<sup>o</sup> 188) sur le travail dans la pêche, 2007, à l'intention des pays encore liés par les instruments dépassés. Ces campagnes devront prévoir le soutien technique nécessaire à la ratification des instruments mis à jour et le BIT devra faire rapport sur les mesures prises lors de la prochaine réunion de la commission. Il approuve les recommandations proposées dans la note technique 11.
- 103.** La Commission tripartite spéciale est convenue des recommandations suivantes:
- 1) classer la convention n<sup>o</sup> 75 dans la catégorie des «normes dépassées» et proposer son retrait dès que possible;
  - 2) classer les conventions n<sup>os</sup> 92 et 133 dans la catégorie des «normes dépassées» et proposer leur abrogation lors de la 118<sup>e</sup> session de la Conférence internationale du Travail de 2030. À cet égard, la commission recommande:
    - a) d'encourager la ratification de la MLC, 2006, par les États encore liés par les conventions n<sup>os</sup> 92 et 133. Cela entraînerait la dénonciation automatique des conventions n<sup>os</sup> 92 et 133;
    - b) d'encourager les États qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par les conventions n<sup>os</sup> 92 et 133 pour les territoires non métropolitains, d'étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires;
  - 3) classer les recommandations n<sup>os</sup> 78, 140 et 141 dans la catégorie des «normes dépassées» et proposer leur retrait dès que possible.

## Examen de deux instruments concernant l'alimentation et le service de table

- 104.** L'examen porte sur la convention (n<sup>o</sup> 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946; et la convention (n<sup>o</sup> 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946 <sup>2</sup>.
- 105. Le vice-président du groupe gouvernemental** souscrit aux recommandations proposées.

---

<sup>2</sup> Voir la note technique 12.

- 106. Un représentant gouvernemental des Bahamas** explique qu'à la suite de l'abrogation de la convention n° 69, il n'existera plus de normes minimales pour la formation du personnel de cuisine sur les navires. Bien que le BIT ait publié de très bonnes orientations à ce sujet, les cuisiniers de navires seraient les seuls membres d'équipage pour lesquels il n'y aurait aucune prescription internationale quant à leur certification.
- 107. Une représentante gouvernementale du Portugal, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, indique que certains territoires non métropolitains de plusieurs États membres de l'UE sont encore liés par les dispositions des conventions n°s 68 et 69. Des considérations spéciales devront donc s'appliquer à ces territoires. Elle soutient les recommandations proposées.
- 108. Le vice-président du groupe des armateurs** soutient également les recommandations proposées, mais signale que l'action recommandée pourrait concerner les navires de pêche.
- 109. Une porte-parole du groupe des armateurs** indique que l'ICS a rédigé des orientations sur les compétences requises pour les cuisiniers de navires et qu'elles sont disponibles sur son site Web.
- 110. Le vice-président du groupe des gens de mer** souscrit aux recommandations proposées.
- 111.** La Commission tripartite spéciale est convenue des recommandations suivantes:
- 1) classer les conventions n°s 68 et 69 dans la catégorie des «normes dépassées» et proposer leur abrogation lors de la 118<sup>e</sup> session de la Conférence internationale du Travail de 2030;
  - 2) demander au Bureau de lancer une initiative en vue de promouvoir la ratification en priorité de la MLC, 2006, auprès des pays encore liés par les conventions n°s 68 et 69;
  - 3) encourager les États qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par les conventions n°s 68 et 69 pour les territoires non métropolitains, d'étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires.

## Examen de trois instruments concernant les soins médicaux

- 112.** L'examen porte sur la convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987; la recommandation (n° 105) sur les pharmacies à bord, 1958; et la recommandation (n° 106) sur les consultations médicales en mer, 1958<sup>3</sup>.
- 113. Les vice-présidents des groupes gouvernemental, des armateurs et des gens de mer** souscrivent aux recommandations proposées.
- 114. Une représentante gouvernementale du Portugal, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, indique que le principe directeur B4.1 de la MLC, 2006, fait référence au *Guide médical international de bord* et à d'autres guides internationaux, comblant ainsi les lacunes en matière d'orientations relatives aux pharmacies médicales du fait du retrait de la recommandation n° 105. Sur cette base, elle appuie les recommandations proposées.
- 115.** La Commission tripartite spéciale est convenue des recommandations suivantes:
- 1) classer la convention n° 164 dans la catégorie des «normes dépassées» et proposer son abrogation lors de la 118<sup>e</sup> session de la Conférence internationale du Travail de 2030;

---

<sup>3</sup> Voir la note technique 13.

- 2) demander au Bureau de lancer une initiative pour promouvoir la ratification en priorité de la MLC, 2006, et de la convention n° 188 auprès des pays encore liés par la convention n° 164;
- 3) classer les recommandations n°s 105 et 106 dans la catégorie des «normes dépassées» et proposer leur retrait dès que possible.

## Examen d'un instrument concernant la responsabilité des armateurs

116. L'examen porte sur la convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936 <sup>4</sup>.
117. **Les vice-présidents des groupes gouvernemental, des armateurs et des gens de mer** souscrivent aux recommandations proposées.
118. **Une représentante gouvernementale du Portugal, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, indique que certains territoires non métropolitains de plusieurs États membres de l'UE sont encore liés par les dispositions de la convention n° 55. Des considérations spéciales devront donc s'appliquer à ces territoires. Elle soutient les recommandations proposées.
119. La Commission tripartite spéciale est convenue des recommandations suivantes:
  - 1) classer la convention n° 55 dans la catégorie des «normes dépassées» et proposer son abrogation lors de la 118<sup>e</sup> session de la Conférence internationale du Travail de 2030;
  - 2) demander au Bureau de lancer une initiative pour promouvoir la ratification en priorité de la MLC, 2006, et, selon le cas, de la convention n° 188 auprès des pays encore liés par la convention n° 55;
  - 3) encourager les États Membres qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par la convention n° 55 pour les territoires non métropolitains, d'étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires.

## Examen de deux instruments concernant la protection de la santé et de la sécurité et la prévention des accidents

120. L'examen porte sur la convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970; et la recommandation (n° 142) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970 <sup>5</sup>.
121. **Les vice-présidents des groupes gouvernemental, des armateurs et des gens de mer** souscrivent aux recommandations proposées.
122. **Une représentante gouvernementale du Portugal, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, indique que certains territoires non métropolitains de plusieurs États membres de l'UE sont encore liés par les dispositions de la convention n° 134. Des considérations spéciales devront donc s'appliquer à ces territoires. Elle soutient les recommandations proposées.

---

<sup>4</sup> Voir la note technique 14.

<sup>5</sup> Voir la note technique 15.

**123.** La Commission tripartite spéciale est convenue des recommandations suivantes:

- 1) classer la convention n° 134 dans la catégorie des «normes dépassées» et proposer son abrogation lors de la 118<sup>e</sup> session de la Conférence internationale du Travail de 2030;
- 2) demander au Bureau de lancer une initiative pour promouvoir la ratification en priorité de la MLC, 2006, et de la convention n° 188 auprès des pays encore liés par la convention n° 134;
- 3) encourager l'État Membre qui a déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui reste lié par la convention n° 134 pour un territoire non métropolitain, d'étendre l'application de la MLC, 2006, à ce territoire;
- 4) de classer la recommandation n° 142 dans la catégorie des «normes dépassées» et de proposer son retrait dès que possible.

## Examen de quatre instruments concernant l'accès à des installations de bien-être à terre

**124.** L'examen porte sur la convention (n° 163) sur le bien-être des gens de mer, 1987; la recommandation (n° 48) sur les conditions de séjour des marins dans les ports, 1936; la recommandation (n° 138) sur le bien-être des gens de mer, 1970; et la recommandation (n° 173) sur le bien-être des gens de mer, 1987 <sup>6</sup>.

**125. Les vice-présidents des groupes gouvernemental, des armateurs et des gens de mer et une représentante gouvernementale du Portugal, s'exprimant au nom des États membres de l'UE,** souscrivent aux recommandations proposées.

**126.** La Commission tripartite spéciale est convenue des recommandations suivantes:

- 1) classer la convention n° 163 dans la catégorie des «normes dépassées» et proposer son abrogation dès que possible;
- 2) demander au Bureau de lancer une initiative en vue de promouvoir la ratification en priorité de la MLC, 2006, auprès des pays encore liés par la convention n° 163;
- 3) classer les recommandations n°s 48, 138 et 173 dans la catégorie des «normes dépassées» et proposer leur retrait dès que possible.

## Examen de six instruments concernant la sécurité sociale

**127.** L'examen porte sur la convention (n° 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936; la convention (n° 70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946; la convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987; la recommandation (n° 10) sur l'assurance-chômage (marins), 1920; la recommandation (n° 75) sur les accords en matière de sécurité sociale des gens de mer, 1946; et la recommandation (n° 76) sur la fourniture de soins médicaux aux personnes à la charge des gens de mer, 1946 <sup>7</sup>.

**128. Les vice-présidents des groupes gouvernemental et des armateurs** souscrivent aux recommandations proposées.

---

<sup>6</sup> Voir la note technique 16.

<sup>7</sup> Voir la note technique 17.

- 129. Une représentante gouvernementale du Portugal, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, indique que certains territoires non métropolitains de plusieurs États membres de l'UE sont encore liés par les dispositions de la convention n° 56. Des considérations spéciales devront donc s'appliquer à ces territoires. Elle soutient les recommandations proposées.
- 130. Le vice-président du groupe des gens de mer** soutient les recommandations proposées, mais fait part de réserves concernant la convention n° 56 qui n'est plus ouverte à la ratification. La règle 4.5 de la MLC, 2006, et les dispositions correspondantes de la convention n° 188 n'abordent pas la question de l'assurance-maladie pour les gens de mer avec même niveau de détail que les dispositions de la convention n° 56. Il demande donc que se tienne une réunion pour formuler des orientations sur la sécurité sociale dans le secteur maritime. Il rappelle que la résolution sur la sécurité sociale, adoptée lors de la 94<sup>e</sup> session (maritime) de la Conférence internationale du Travail en 2006, soulignait la nécessité de mettre en place des dispositifs de protection sociale et de sécurité sociale effectifs au bénéfice des gens de mer.
- 131.** La Commission tripartite spéciale est convenue des recommandations suivantes:
- 1) classer la convention n° 56 dans la catégorie des «normes dépassées» et proposer son abrogation lors de la 118<sup>e</sup> session de la Conférence internationale du Travail de 2030 et:
    - a) demander au Bureau de lancer une initiative en vue de promouvoir la ratification en priorité de la MLC, 2006, et de la convention n° 188 auprès des pays encore liés par la convention n° 56;
    - b) encourager les deux États Membres qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, et la convention n° 188, mais qui restent liés par la convention n° 56 pour les territoires non métropolitains, à étendre l'application de la MLC, 2006, et de la convention n° 188 à ces territoires;
  - 2) classer les conventions nos 70 et 165 et les recommandations nos 10, 75 et 76 dans la catégorie des «normes dépassées» et proposer leur retrait dès que possible.

## Examen de huit instruments concernant la conformité et la mise en application

- 132.** L'examen porte sur la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976; le protocole de 1996 relatif à la convention sur la marine marchande (normes minima), 1976; la convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996; la recommandation (n° 9) sur les statuts nationaux des marins, 1920; la recommandation (n° 28) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1926; la recommandation (n° 108) sur les conditions de vie, de travail et de sécurité des gens de mer, 1958; la recommandation (n° 155) sur la marine marchande (amélioration des normes), 1976; et la recommandation (n° 185) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996 <sup>8</sup>.
- 133. Le vice-président du groupe gouvernemental** appuie les recommandations proposées pour tous les instruments, mais exprime certains doutes quant à la proposition d'abroger la convention n° 147. Plusieurs États Membres sont encore liés par l'instrument et n'ont pas

---

<sup>8</sup> Voir la note technique 18.

encore ratifié la MLC, 2006. Dans leur cas, la convention n° 147 sert de base à leur régime juridique dans des domaines comme l'inspection.

- 134. Une représentante gouvernementale du Portugal, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, indique que certains États membres de l'UE sont encore liés par les dispositions de la convention n° 147. Des considérations spéciales devront donc s'appliquer à ces États Membres qui devraient bénéficier d'un soutien pour faciliter la ratification de la MLC, 2006.
- 135. Une représentante gouvernementale des États-Unis**, rappelant que son pays est lié par la convention n° 147 mais n'est pas partie à la MLC, 2006, déclare que la convention n° 147 fournit un cadre juridique pour l'adoption de mesures dans des domaines comme l'inspection, la réception et l'examen des plaintes des gens de mer, la santé et la sécurité, et la prévention des risques. En cas d'abrogation de la convention, la capacité des États ayant ratifié la convention n° 147 à traiter les plaintes des membres d'équipage et les rapports sur les dangers pour la santé et la sécurité serait réduite. En outre, son abrogation supprimerait l'obligation de faire rapport sur l'application de la convention et le contrôle par la CEACR cesserait. La convention n° 147 reste donc pertinente.
- 136. Le vice-président du groupe des armateurs** prend bonne note des préoccupations exprimées par la représentante gouvernementale des États-Unis qui concerneraient aussi d'autres États qui restent liés par la convention n° 147. La convention conserve donc une certaine importance pour les gens de mer et la communauté internationale et bien que la ratification de la MLC, 2006, par les États concernés représente un progrès, il conviendrait de revoir la situation de la convention n° 147 avant de proposer son abrogation. Il souscrit aux autres recommandations proposées, y compris celles visant à encourager les États Membres encore liés par la convention n° 147 à ratifier la MLC, 2006, et à étendre son application à tous les territoires non métropolitains auxquels elle n'a pas été déclarée applicable.
- 137. Le vice-président du groupe des gens de mer** convient que la priorité est d'encourager la ratification de la MLC, 2006, et de la convention n° 188. Les États qui sont encore liés par la convention n° 147 doivent s'efforcer d'éliminer les obstacles empêchant la ratification de la MLC, 2006, et le Bureau doit les aider à y parvenir. Il est bon de rappeler qu'une fois qu'une convention a été ratifiée et que des dispositions ont été adoptées au niveau national, ces dispositions restent en vigueur. Le principe de non-régression s'applique à tous les instruments ratifiés. Toutefois, il approuve la révision du statut de la convention n° 147 lors d'une prochaine réunion de la commission.
- 138.** Après un débat plus approfondi sur le calendrier, **la secrétaire générale** suggère que la recommandation prévoie d'examiner la situation de la convention n° 147 à la sixième réunion de la commission afin de décider de sa possible abrogation ou de son retrait éventuel.
- 139.** Il en est décidé ainsi et la Commission tripartite spéciale est convenue des recommandations suivantes:
- 1) classer la convention n° 147 dans la catégorie des «normes dépassées» et revoir le statut de cette convention lors de la sixième réunion de la commission afin de décider de son éventuel retrait ou de sa possible abrogation. À cet égard, la commission recommande:
    - a) d'encourager la ratification de la MLC, 2006, par les États encore liés à la convention n° 147. Cela entraînerait la dénonciation automatique de cette convention;



- b) d'encourager les États qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par la convention n° 147 uniquement pour les territoires non métropolitains, d'étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires;
- 2) classer le protocole de 1996 dans la catégorie des «normes dépassées» et proposer son retrait dès que possible;
- 3) classer la convention n° 178 dans la catégorie des «normes dépassées» et proposer son retrait dès que possible. À cet égard, il faudrait encourager la ratification de la MLC, 2006, et de la convention n° 188 par l'État encore lié par la convention n° 178;
- 4) classer les recommandations n°s 9, 28, 108, 155 et 185 dans la catégorie des «normes dépassées» et proposer leur retrait dès que possible.

## Examen de deux conventions non révisées par la MLC, 2006

- 140.** L'examen porte sur la convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946; et la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958<sup>9</sup>.
- 141. Le vice-président du groupe gouvernemental** souscrit à la recommandation proposée pour la convention n° 71, mais constate que certains pays sont encore liés par la convention n° 108. Tout en reconnaissant que la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, telle qu'amendée, est l'instrument à jour concernant les documents d'identité des gens de mer, plusieurs pays signalent des difficultés à donner effet à cette convention et n'approuvent pas la proposition d'abroger la convention n° 108. Même si dans l'ensemble, les représentants gouvernementaux souscrivent à la proposition de convoquer une réunion d'experts sur la convention n° 185, les avis divergent sur la proposition visant à encourager les États Membres toujours liés par la convention n° 108 à ratifier la convention n° 185.
- 142. Une représentante gouvernementale du Portugal, s'exprimant au nom des États membres de l'UE,** indique que certains territoires non métropolitains de plusieurs États membres de l'UE sont encore liés par les dispositions des conventions n°s 71 et 108. Des considérations spéciales devront donc s'appliquer à ces États. Bien que soutenant la recommandation proposée pour la convention n° 71, il faut reconnaître que la convention n° 185 n'est encore que faiblement ratifiée et il serait préférable de revoir ultérieurement le statut de la convention n° 108. Une réunion d'experts pourrait être organisée pour examiner l'application de la convention n° 185.
- 143. Le vice-président du groupe des armateurs** estime que la convention n° 71 doit être conservée. En outre, compte tenu de l'absence de ratification de la convention n° 185, il convient de conserver la convention n° 108 dans un avenir proche. Il appuie la proposition de convoquer une réunion tripartite d'experts pour examiner les difficultés liées à l'application et à la ratification de la convention n° 185.
- 144. Le vice-président du groupe des gens de mer** appuie la recommandation proposée relative à l'abrogation de la convention n° 71 et se félicite de la proposition de convoquer une réunion tripartite d'experts. Toutefois, les pensions des gens de mer constituent une question importante dans le domaine de la protection sociale et il rappelle sa demande relative à la note technique 17 et suggère que les questions relatives à la protection sociale soient incluses dans le mandat de la réunion d'experts. Il convient également que la

<sup>9</sup> Voir la note technique 19.

proposition d'abroger la convention n° 108 est prématurée et appuie l'organisation d'une réunion d'experts. La convention n° 108 est certes dépassée, mais la convention n° 185 n'est pas encore suffisamment ratifiée.

- 145. Un représentant gouvernemental de la Norvège** rappelle que la convention n° 108 est toujours largement ratifiée et il n'est pas garanti que tous les États qui sont actuellement parties à la convention n° 108 ratifient ensuite la convention n° 185. Il ajoute que, lors des négociations préparatoires pour la MLC, 2006, il avait été décidé, à la demande des gens de mer, de ne pas inclure la convention n° 71 dans les instruments révisés par l'instrument consolidé. S'il est important de garantir des pensions aux gens de mer, en vertu de la norme A4.5 de la MLC, 2006, la protection de la sécurité sociale doit être assurée pour les gens de mer dans au moins trois des neuf branches énumérées; ce qui signifie que les États qui ratifient la convention peuvent exclure les prestations de vieillesse. La question mérite clairement que l'on s'y attarde, mais il doute qu'il soit réaliste, à l'heure actuelle, d'élaborer un nouvel instrument sur les prestations de vieillesse des gens de mer ou de réviser la convention n° 71.
- 146. Le vice-président du groupe des gens de mer** déclare que la proposition d'abroger la convention n° 71 est motivée par son faible taux de ratification. Il rappelle que la raison pour laquelle la convention n° 71 n'est pas incluse dans la liste des instruments à mettre à jour par la MLC, 2006, était la crainte que l'inclusion de dispositions obligatoires sur les prestations de vieillesse dans la convention empêche un accord sur l'instrument. Toutefois, les gens de mer sont souvent exclus des régimes de sécurité sociale à terre et il est nécessaire de poursuivre les discussions sur les mesures à prendre à cet égard.
- 147. Le vice-président du groupe des armateurs** estime qu'il faudrait que les représentants gouvernementaux soutiennent très largement une initiative visant à adopter un instrument sur les prestations de vieillesse pour les gens de mer, ce qui ne semble pas être le cas.
- 148. Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE,** note que la convention n° 71 est assez ancienne et n'a été ratifiée que par quelques États Membres. Il approuve donc la recommandation proposée de classer la convention dans la catégorie des normes appelant à de nouvelles initiatives pour assurer une pertinence continue et future, car il est désormais difficile d'envisager une ratification généralisée de l'instrument.
- 149. La secrétaire générale** fait remarquer que, lors du précédent examen des instruments de l'OIT, il avait été convenu que la convention n° 71 devait être révisée, en particulier parce que certaines de ses dispositions ne reflétaient plus les approches modernes de la sécurité sociale. L'objectif de la réunion d'experts suggérée serait de partager les expériences à propos de l'application de la convention et d'examiner les raisons de son faible taux de ratification, plutôt que d'envisager la possibilité de formuler un nouvel instrument. Si aucun avis ferme ne se dégage sur le statut de la convention, la commission pourrait recommander de reporter l'examen de son statut après la tenue de la réunion tripartite d'experts. Pour répondre à une demande de clarification, elle indique que le financement d'une telle réunion relèverait de l'examen des normes.
- 150.** La Commission tripartite spéciale est convenue des recommandations suivantes:
- 1) en ce qui concerne la convention n° 71, la commission recommande au Conseil d'administration de convoquer une réunion tripartite d'experts afin de partager les connaissances sur la mise en œuvre de la convention ainsi que sur les raisons de la non-ratification de cet instrument, afin de déterminer les actions à engager et de revoir le statut de cette convention lors de la sixième réunion de la commission;

- 2) classer la convention n° 108 dans la catégorie des «normes dépassées» et revoir le statut de cette convention lors de la sixième réunion de la commission afin de décider de son éventuel retrait ou de sa possible abrogation. À cet égard, la commission recommande:
  - a) d'encourager la ratification de la convention n° 185 par les États Membres encore liés par la convention n° 108;
  - b) d'encourager l'État Membre qui a déjà ratifié la convention n° 185, mais qui reste lié par la convention n° 108 pour les territoires non métropolitains, d'étendre l'application de la convention n° 185 à ces territoires;
  - c) de convoquer une réunion tripartite d'experts sur la convention n° 185 afin d'examiner les difficultés qui subsistent pour sa mise en œuvre et sa ratification et déterminer les actions à engager dans les meilleurs délais.

## Examen de cinq instruments classés dans la catégorie des «normes dépassées» en 2018 et faisant l'objet d'un nouvel examen

151. L'examen porte sur la convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926; la convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926; la convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936; la convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976; et la convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987<sup>10</sup>.
152. **Les vice-présidents des groupes gouvernemental, des armateurs et des gens de mer** souscrivent aux recommandations proposées.
153. **Un représentant gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des États membres de l'UE**, indique que certains territoires non métropolitains de plusieurs États membres de l'UE sont encore liés par les dispositions de la convention n° 58. Des considérations spéciales devront donc s'appliquer à ces territoires. Il convient d'accorder une attention particulière aux efforts déployés dans le monde pour combattre le travail des enfants et à l'importance d'assurer un strict respect des prescriptions relatives à l'âge minimum.
154. La Commission tripartite spéciale est convenue des recommandations suivantes:
  - 1) proposer l'abrogation de la convention n° 22 lors de la 118<sup>e</sup> session de la Conférence internationale du Travail de 2030 et en ce sens:
    - a) encourager à nouveau les États encore liés par cette convention à ratifier la MLC, 2006. Cela entraînerait la dénonciation automatique de la convention n° 22;
    - b) encourager à nouveau les États qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par la convention n° 22 pour les territoires non métropolitains, à étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires;

---

<sup>10</sup> Voir la note technique 20.

- 2) proposer l'abrogation des conventions n<sup>os</sup> 23 et 166 lors de la 118<sup>e</sup> session de la Conférence internationale du Travail de 2030 et en ce sens:
  - a) encourager à nouveau les États encore liés par ces conventions à ratifier la MLC, 2006. Cela entraînerait la dénonciation automatique des conventions n<sup>os</sup> 23 et 166;
  - b) encourager à nouveau les États qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par la convention n<sup>o</sup> 23 pour les territoires non métropolitains, à étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires;
- 3) proposer l'abrogation de la convention n<sup>o</sup> 58 lors de la 118<sup>e</sup> session de la Conférence internationale du Travail de 2030 et en ce sens:
  - a) encourager les États encore liés par cette convention à ratifier la MLC, 2006. Cela entraînerait la dénonciation automatique de la convention n<sup>o</sup> 58;
  - b) encourager les États qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par la convention n<sup>o</sup> 58 pour les territoires non métropolitains, à étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires;
  - c) encourager les États encore liés par la convention n<sup>o</sup> 58 qui ont ratifié la convention (n<sup>o</sup> 138) sur l'âge minimum, 1973, mais ayant fixé un âge minimum de 14 ans:
    - i) à fixer, conformément au paragraphe 1 de la norme A1.1 de la MLC, 2006, un âge minimum d'au moins 16 ans; ou
    - ii) pour ceux qui ont fixé l'âge minimum de 18 ans pour le travail maritime, à envoyer une déclaration au Bureau précisant que l'article 3 de la convention n<sup>o</sup> 138 s'applique au travail maritime. Suivre les recommandations sous les points i) et ii) entraînerait la dénonciation automatique de la convention n<sup>o</sup> 58;
- 4) proposer l'abrogation de la convention n<sup>o</sup> 146 lors de la 118<sup>e</sup> session de la Conférence internationale du Travail de 2030 et en ce sens:
  - a) encourager les États encore liés par cette convention à ratifier la MLC, 2006. Cela entraînerait la dénonciation automatique de la convention n<sup>o</sup> 146;
  - b) encourager les États qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par la convention n<sup>o</sup> 146 pour les territoires non métropolitains, à étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires.

**155. Un porte-parole du groupe des armateurs** note que certains pays appliquent plusieurs des instruments examinés dans le secteur de la pêche. Les actions de promotion de la ratification de la convention n<sup>o</sup> 188 de l'OIT devraient spécifiquement cibler ces pays.

**156. Le vice-président du groupe des gens de mer** soutient les observations d'un porte-parole du groupe des armateurs.

**157. La secrétaire générale** indique que le Bureau est déjà occupé à promouvoir la ratification de la convention n<sup>o</sup> 188 et qu'il est logique de viser spécifiquement les pays qui appliquent actuellement des instruments dépassés. Elle ajoute que, dans le cadre du processus d'examen des normes, des actions, financées sur le budget ordinaire, sont menées pour encourager la ratification d'un large éventail de normes à jour, dont des instruments maritimes.

**158. La présidente** note que la commission a souscrit aux recommandations proposées pour la plupart des instruments, mais a décidé de prendre des mesures supplémentaires en ce qui concerne les conventions n<sup>os</sup> 71, 108 et 147, et de revoir leur statut lors de la sixième réunion de la commission. L'accent a été mis sur l'importance d'encourager et d'appuyer la ratification de la MLC, 2006, par les pays qui ne l'ont pas encore fait. Il a été pris note des observations émises à propos de l'application des instruments examinés dans le secteur de la pêche et de la nécessité de promouvoir la ratification de la convention n<sup>o</sup> 188.

## ► VI. Examen des projets de résolution

---

**159.** La Commission tripartite spéciale examine deux projets de résolution qui ont été soumis dans les délais fixés par le bureau de la commission.

### a) **Projet de résolution concernant la mise en œuvre et l'application pratique de la MLC, 2006, pendant la pandémie de COVID-19**

**160.** Le projet de résolution est soumis par les groupes des gens de mer et des armateurs.

**161. Un porte-parole du groupe des gens de mer** présente le projet de résolution et rappelle que le paragraphe 2 de l'article I de la MLC, 2006, exige que les Membres coopèrent entre eux pour assurer l'application effective et le plein respect des droits des gens de mer. Malgré la pandémie, à laquelle les personnes qui ont rédigé l'instrument ne pensaient pas forcément, la convention ne prévoit pas que ses dispositions puissent être abrogées ou que l'on puisse y déroger en situation d'urgence. En outre, la convention est contraignante pour toutes les autorités des États Membres et pas uniquement pour leurs autorités maritimes. Toutes les administrations nationales ont donc l'obligation de veiller à ce que ses dispositions soient pleinement appliquées. Le projet de résolution prie l'OIT de renouveler son appel aux Membres à désigner et à traiter les gens de mer comme des travailleurs essentiels afin de garantir leur droit de circuler assorti d'une dérogation aux exigences de quarantaine, de leur fournir des soins médicaux et dentaires à terre, et veiller à ce qu'ils ne soient pas obligés de rester à bord d'un navire au-delà de la durée précisée dans leur contrat d'engagement maritime.

**162. Le vice-président du groupe des gens de mer** ajoute que le projet de résolution entend veiller à ce que des engagements soient pris pour donner suite aux bonnes intentions exprimées lors de la réunion et garantir que les violations des droits des gens de mer qui se sont produites au cours de la pandémie ne se reproduiront pas.

**163. La présidente** rappelle que le groupe de rédaction a travaillé dur sur les deux résolutions soumises à la commission et ses membres sont parvenus à un accord sur la plupart des points, en laissant entre crochets certains qui nécessitent un examen plus approfondi. Elle appelle l'attention sur les crochets figurant à l'alinéa i) du premier paragraphe du dispositif.

**164. Le vice-président du groupe des armateurs** déclare que la MLC, 2006, ne prévoit pas de restreindre la circulation des gens de mer qui doivent être en mesure de se déplacer pour travailler. Il propose donc de supprimer [aucune] et [inutile ou disproportionnée].

- 165. Le vice-président du groupe des gens de mer** souligne l'importance du rôle des marins pour que les chaînes d'approvisionnement mondiales continuent de fonctionner et approuve la suppression des mots entre crochets.
- 166. Le vice-président du groupe gouvernemental** approuve la suppression des mots entre crochets.
- 167. Une représentante gouvernementale du Portugal, s'exprimant au nom des États membres de l'UE,** déclare que, malgré son inquiétude face à la situation des centaines de milliers de gens de mer touchés par les restrictions imposées à cause de la pandémie, les mots entre crochets devraient être conservés pour offrir un texte plus équilibré. Il faut que toutes les mesures nécessaires adoptées pendant la pandémie soient transparentes et temporaires. Les représentants gouvernementaux des États-Unis, de la France, de l'Italie, du Japon et de la Norvège soutiennent également le maintien des mots entre crochets.
- 168. Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni** rappelle aux membres de la commission que le texte d'une résolution n'est pas juridiquement contraignant pour les gouvernements et il est souhaitable qu'elle énonce les meilleurs efforts à déployer. Tous les gouvernements devraient être favorables à la réalisation de ces objectifs.
- 169. La présidente,** compte tenu de ces divergences, suggère que l'alinéa se termine après «leur lieu de travail».
- 170. Le vice-président du groupe des armateurs** signale que la proposition de la présidente, bien que soulevant de grandes difficultés, peut être acceptée dans un esprit de compromis.
- 171.** Il en est décidé ainsi.
- 172. Le vice-président du groupe gouvernemental,** en ce qui concerne le sous-alinéa iii), annonce que les représentants gouvernementaux appuient l'idée qui sous-tend le texte. La plupart d'entre eux soutiennent également le libellé actuellement proposé, même si certains préféreraient la version antérieure du texte qui réclame un test négatif au COVID-19.
- 173. Le vice-président du groupe des armateurs** exhorte la commission à ne pas exiger un test négatif, ce qui donnerait lieu à des problèmes logistiques. Par exemple, s'il faut quarante-huit heures pour obtenir le résultat du test et que la durée du transit du navire est aussi de quarante-huit heures, les membres de l'équipage ne pourraient pas débarquer.
- 174. Les représentants gouvernementaux de la Norvège et du Portugal** approuvent le vice-président du groupe des armateurs.
- 175. Un représentant gouvernemental du Japon** estime que le libellé proposé «sauf s'ils sont testés positifs au COVID-19» peut poser des problèmes dans le cas de gens de mer qui n'ont pas encore reçu les résultats de leur test, mais qui sont finalement positifs.
- 176.** Après une nouvelle discussion au cours de laquelle il a été souligné que le texte de la résolution se veut ambitieux sans être contraignant pour les gouvernements, il est convenu d'accepter le texte proposé par le comité de rédaction.
- 177. Un représentant gouvernemental de la République de Corée,** se référant au dernier paragraphe du dispositif, constate que le mandat du groupe de travail interinstitutions des Nations Unies ad hoc irait au-delà de la MLC, 2006, propose donc de remplacer «MLC, 2006» par «le cadre réglementaire international».
- 178. Une représentante gouvernementale des États-Unis** dit que la modification proposée par le représentant gouvernemental de la République de Corée dépasse la compétence de la commission et préfère donc le libellé original.

179. **Un représentant gouvernemental de la Norvège** soutient son point de vue.
180. **Le vice-président du groupe des gens de mer**, tout en reconnaissant l'intérêt de l'amendement proposé, préfère conserver le libellé actuel qui bénéficie d'un large soutien.
181. Il en est décidé ainsi.
182. **Une représentante gouvernementale des États-Unis** indique que le terme «Membres» utilisé dans les alinéas du préambule devrait être remplacé par «États ayant ratifié la convention ou la MLC, 2006», car la convention n'est contraignante que pour les États qui l'ont ratifiée.
183. Il en est décidé ainsi et la commission adopte la résolution telle que modifiée. La résolution, telle qu'adoptée, figure à l'annexe II.

## **b) Projet de résolution sur la vaccination contre le COVID-19 pour les gens de mer**

184. Le projet de résolution est présenté par le gouvernement de Chypre.
185. **Un représentant gouvernemental de Chypre** indique que l'objectif du projet de résolution est d'offrir une solution pragmatique et réaliste à un problème très concret auquel sont confrontés les gens de mer en adoptant une approche coopérative et collective. Le projet se concentre sur les gens de mer qui sont à terre, car il est plus facile de les vacciner avant qu'ils n'embarquent. Lorsque des gens de mer sont sur un navire depuis plus de deux semaines, le navire peut être considéré comme une «bulle» sans COVID. La résolution propose également de procéder à un recensement pour déterminer le nombre de gens de mer qui doivent se faire vacciner et ainsi faciliter l'achat des doses requises.
186. **Le vice-président du groupe gouvernemental** rapporte des divergences entre les représentants gouvernementaux. Beaucoup estiment que le projet de résolution, tant dans son préambule que dans son dispositif, va au-delà du mandat de la commission. En outre, la question se pose de savoir si le projet de résolution ne fait référence qu'aux gens de mer, ou comprend aussi les pêcheurs et les travailleurs offshore. En revanche, d'autres représentants gouvernementaux soutiennent fermement le texte tel que modifié par le comité de rédaction.
187. Pour répondre aux observations du vice-président du groupe gouvernemental, **le Conseiller juridique** explique que le mandat de la commission est assez large et comprend notamment le suivi permanent de l'application de la convention. Il convient de rappeler que la convention couvre des questions telles que la sécurité et la santé. À cet égard, il convient également de rappeler que les résolutions se veulent ambitieuses et expriment la volonté collective des mandants concernés. Si le texte de la résolution était approuvé par le Conseil d'administration, il serait destiné à orienter les mandants, mais ne créerait pas et ne pourrait pas créer d'obligations juridiquement contraignantes. En ce qui concerne la portée proprement dite de la résolution, il faut la replacer dans le contexte de l'article II de la MLC, 2006, qui précise que la convention s'applique à tous les gens de mer, mais pas aux pêcheurs.
188. **Le vice-président du groupe des armateurs** remercie le gouvernement de Chypre de proposer une résolution d'une telle importance. Les vaccins font partie des soins médicaux dont il est question à la règle 4.1 de la convention visant à protéger la santé des gens de mer et relèvent clairement de la compétence de la convention et du ressort de la Commission tripartite spéciale.
189. **Le vice-président du groupe des gens de mer** convient que le projet de résolution s'inscrit clairement dans les obligations des États Membres de préserver la santé et la sécurité des

gens de mer. La vaccination est une obligation de routine pour les gens de mer et le projet de résolution est bien du ressort de la commission. Même si les résolutions ne créent pas d'engagements contraignants, elles sont d'importantes déclarations d'intention et fournissent des orientations significatives.

190. **Une représentante gouvernementale du Danemark** soutient pleinement les avis exprimés par les partenaires sociaux à propos de l'importance de la vaccination des gens de mer. La vaccination est un moyen de sortir de la pandémie et les vaccins sont nécessaires pour faciliter les déplacements. Toutefois, le projet de résolution porte sur des questions qui ne relèvent pas de la compétence de la commission. Les vaccins sont du ressort des autorités sanitaires et de l'OMS.
191. **Une représentante gouvernementale de la Suède**, tout en reconnaissant pleinement l'importance de la vaccination pour préserver la santé des gens de mer et permettre à l'économie mondiale de continuer de fonctionner, est d'accord avec la représentante gouvernementale du Danemark.
192. **Une représentante gouvernementale de la Finlande** indique que les gens de mer ont été désignés en tant que travailleurs clés dans son pays, soutient la liberté de circulation et estime que la vaccination est un moyen de sortir de la situation actuelle. Toutefois, elle considère que les campagnes de vaccination sont du ressort des États Membres et appuie pleinement les déclarations des représentantes gouvernementales du Danemark et de la Suède.
193. **Une représentante gouvernementale des États-Unis** dit que dans son pays, la couverture des gens de mer par la campagne de vaccination relève de la compétence des différents États. Elle ne peut appuyer le projet de résolution sous sa forme actuelle.
194. **Un représentant gouvernemental du Panama** estime que le projet de résolution n'est pas approprié. Le Panama s'efforce de fournir des vaccins à ses gens de mer, mais des difficultés se posent avec les gens de mer d'autres pays. Par exemple, devraient-ils rester suffisamment longtemps dans le pays pour recevoir une deuxième dose?
195. **Une représentante gouvernementale du Portugal**, tout en soutenant l'intention du projet de résolution et soulignant les efforts déployés dans son pays pour assurer la vaccination des gens de mer, ne peut appuyer le libellé actuel du projet de résolution.
196. **Une représentante gouvernementale des Pays-Bas**, tout en soutenant pleinement les droits des gens de mer en tant que travailleurs clés, estime que le projet de résolution n'est pas du ressort de la commission et aborde plus des questions relevant de la compétence de l'OMS.
197. **Un représentant gouvernemental des Philippines** soutient le principe de désigner les gens de mer comme des travailleurs clés et appuie leur droit à la sécurité et à la santé. Il approuve le principe d'une campagne internationale de vaccination des gens de mer.
198. **Un représentant gouvernemental de la France** se félicite des propositions faites par le gouvernement de Chypre. Le gouvernement français fait tout son possible pour fournir des vaccins à la population, mais à l'heure actuelle, la demande est trop élevée pour offrir la vaccination aux gens de mer qui font escale dans des ports français.
199. **Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni** appuie le projet de résolution et indique que la vaccination des gens de mer relève des dispositions générales de la convention relatives aux soins de santé. La campagne de vaccination au Royaume-Uni couvre tous ceux qui sont légalement présents dans le pays. Il reconnaît que les restrictions concernant les permissions à terre pourraient compliquer l'accès des gens de mer aux vaccins.



- 200. Un représentant gouvernemental de la Dominique** fait part de sa surprise face à l'opposition au projet de résolution qui n'est autre qu'une initiative humanitaire en faveur de ceux qui assurent la livraison de biens et de services aux pays du monde et qui, dans certains cas, ont été réduits en esclavage pendant presque deux ans.
- 201. Un représentant gouvernemental de la Malaisie** soutient le projet de résolution et l'accès prioritaire des gens de mer aux programmes de vaccination, ce qui garantirait un minimum de perturbation en ce qui concerne la relève des équipages.
- 202. Une représentante gouvernementale de l'Indonésie** appuie le projet de résolution et souligne l'importance d'un programme international de vaccination des gens de mer en tant que travailleurs clés.
- 203. Le vice-président du groupe des armateurs** salue le large soutien exprimé pour le projet de résolution qui se veut une pratique recommandée. Il n'oblige pas tous les pays à fournir des vaccins aux gens de mer étrangers. Cependant, plus tard dans l'année, il faut espérer que les pays seront mieux placés pour accorder la priorité aux gens de mer et si seulement la moitié des pays du monde le font, la situation sera bien meilleure.
- 204. Le vice-président du groupe des gens de mer** rappelle que la majorité des marins viennent de pays fortement touchés par la pandémie et ayant du mal à accéder aux vaccins. Une approche coordonnée de la vaccination des gens de mer semble logique, par exemple en créant des centres de vaccination spéciaux, sans empiéter sur la souveraineté nationale. Il serait souhaitable que les gouvernements voient la résolution comme une initiative positive.
- 205. Une représentante gouvernementale du Canada** approuve pleinement la vaccination des gens de mer. Toutefois, le troisième paragraphe du dispositif du projet de résolution suscite quelques inquiétudes dans son libellé actuel. La question se pose de savoir comment la coopération peut s'organiser entre les ports pour garantir que les gens de mer reçoivent deux doses du vaccin.
- 206. Une représentante gouvernementale des États-Unis** propose de remédier à la difficulté exprimée par l'oratrice précédente en changeant la formulation du troisième paragraphe du dispositif et modifiant l'expression «en tenant compte de leurs programmes nationaux de vaccination» pour qu'elle se lise «en accord avec leurs programmes nationaux de vaccination».
- 207. Le vice-président du groupe des armateurs**, bien que préférant le libellé original, peut accepter la modification proposée dans un esprit de compromis.
- 208.** Il en est décidé ainsi.
- 209. Un représentant gouvernemental du Japon** note, en ce qui concerne les deux options laissées entre crochets pour le paragraphe final du dispositif, que le libellé de la deuxième option est très semblable à celui qui a été adopté dans le premier projet de résolution examiné par la commission. Il propose que le même libellé soit adopté dans la présente résolution, à savoir «Appelle les Membres à veiller à ce que les gens de mer aient un accès à la vaccination contre le COVID-19 le plus tôt possible».
- 210.** Il en est décidé ainsi.
- 211. La présidente**, notant que la majorité des membres de la commission appuient le texte de la résolution convenu lors de la discussion, demande si la commission est en mesure d'adopter la résolution dans son ensemble.
- 212.** Il en est décidé ainsi. La résolution, telle qu'adoptée, figure à l'annexe III.

## ► VII. Autres questions

---

### Nomination du bureau de la commission

213. Conformément au paragraphe 2 de l'article 6 de son Règlement, les membres gouvernementaux de la Commission tripartite spéciale ont décidé de proposer au Conseil d'administration de nommer M. Martin Marini (Singapour) en tant que président de la commission pour la période de trois ans allant de 2021 à 2024.
214. Conformément au paragraphe 3 de l'article 6 de son Règlement, la commission a nommé les représentants ci-après en tant que vice-présidents pour la même période:
- Vice-présidents:**
- M. Yasuhiro Urano (membre gouvernemental, Japon)
  - M. Dirk Max Johns (membre du groupe des armateurs, Allemagne)
  - M. Mark Dickinson (membre du groupe des gens de mer, Royaume-Uni)
215. La commission est convenue de recommander au Conseil d'administration que le mandat des nouveaux membres du bureau débute exceptionnellement après la fin de la deuxième partie de la quatrième réunion de la commission. Le mandat des membres actuels du bureau serait donc prolongé en conséquence.

### Date de la deuxième partie de la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale

216. Il est décidé que la deuxième partie de la quatrième réunion de la commission se tiendra du 25 au 29 avril 2022. La date limite pour la soumission des amendements proposés à la MLC, 2006, est fixée au 11 octobre 2021.

## ► VIII. Clôture de la réunion

---

### Déclarations concernant l'imposition récente de nouvelles restrictions de circuler

217. En ce dernier jour de réunion, **le vice-président du groupe des armateurs** note avec une vive inquiétude que, tout au long de la semaine, un nombre croissant de gouvernements partout dans le monde ont adopté des restrictions de voyage strictes qui s'appliquent aux gens de mer. Une fois de plus, elles restreignent fortement la libre circulation, gênant ainsi les changements d'équipage. Au cours de la semaine, plus de 300 délégués du monde entier se sont réunis pour soutenir et consolider les conditions de vie et de travail des gens de mer en vertu de la MLC, 2006, qui doit être une convention forte et cohérente pour garantir le respect des conditions de travail et de vie des gens de mer. Malheureusement, au cours de la semaine, plusieurs gouvernements se sont sentis obligés de rétablir des mesures d'urgence pour atténuer les risques sanitaires résultant d'une nouvelle vague de la pandémie et répondre aux préoccupations soulevées par l'apparition d'un nouveau variant du COVID-19. Ces mesures ont des effets immédiats sur la restriction de circuler et concernent, une fois de plus, directement les gens de mer, le rapatriement et la relève des

équipages. Elles mettent également en danger le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement mondiales. Les armateurs sont extrêmement inquiets, car ils espéraient avoir surmonté ces obstacles majeurs qui refont surface. Ils entendent qu'aucun participant à la réunion ne souhaite dénoncer l'un ou l'autre. Tout le monde subit une situation sans précédent. Toutefois, les armateurs estiment que les nouvelles restrictions imposées au cours de la semaine montrent à quel point il est important de travailler ensemble pour sortir de l'impasse actuelle et surtout, éviter que les gens de mer ne fassent à nouveau les frais de la nouvelle flambée des cas. Le groupe des armateurs exhorte les gouvernements qui ont jugé nécessaire d'imposer de nouvelles restrictions à l'entrée sur leur territoire ces derniers jours à s'assurer que les gens de mer, en tant que travailleurs clés essentiels, en sont exemptés, à condition qu'ils respectent le Cadre de protocoles visant à garantir la sécurité de la relève.

- 218. Le vice-président du groupe des gens de mer** s'associe à la déclaration du groupe des armateurs.
- 219. Un représentant gouvernemental de la Chine** prend acte des préoccupations exprimées à l'égard des gens de mer. En ce qui concerne les restrictions de circulation des gens de mer indiens dans la région administrative spéciale de Hong-kong (Chine) et en Chine, il indique qu'il était nécessaire de restreindre les voyages en provenance de zones à haut risque, y compris les vols en provenance de l'Inde. Il s'agit de mesures de santé publique et tous espèrent que la pandémie se terminera très prochainement.
- 220. Un représentant gouvernemental de l'Inde** constate que certains gouvernements ont récemment imposé des restrictions aux mouvements des navires et des gens de mer en provenance de l'Inde. Il assure à la commission que les protocoles d'exploitation standard sont respectés, notamment en ce qui concerne la désinfection des navires et l'application d'autres mesures de protection. Les restrictions sont regrettables, car elles restreignent les déplacements de travailleurs clés.
- 221. Un représentant gouvernemental de Singapour** affirme que les mesures aux frontières ont été adoptées par le ministère de la Santé compte tenu de la situation en Inde, où l'on s'inquiète de la propagation de nouveaux variants du COVID-19 au sein de la communauté locale. Des cas importés ont été détectés risquant une transmission généralisée à la communauté. Les mesures aux frontières pour les voyageurs qui se sont rendus récemment en Inde ont donc été renforcées. Ce dernier jour, d'autres pays ont également renforcé leurs mesures aux frontières. À partir de minuit le 23 avril, tous les détenteurs de laissez-passer à long terme et les visiteurs de courte durée ayant séjourné en Inde au cours des quatorze derniers jours ne sont pas autorisés à entrer ou à faire escale à Singapour. Conformément à ces mesures, Singapour limitera la relève des équipages qui se sont récemment rendus en Inde. Il a rappelé que Singapour a maintenu son port ouvert, même au début de la pandémie en 2020, et a depuis permis plus de 128 000 changements d'équipage, sans tenir compte de la nationalité des membres des équipages ni du pavillon des navires. Les procédures de relève des équipages continueront d'être revues et améliorées pour s'assurer que les membres d'équipage qui embarquent à Singapour ne sont pas infectés. Il est important d'éviter des problèmes en aval et il revient aux compagnies de transport maritime de les résoudre si un membre de l'équipage est positif au COVID-19 à bord, en particulier s'il présente la souche doublement mutante. La communauté maritime de Singapour, y compris l'ICS et les syndicats des gens de mer, collabore avec les autorités pour lutter contre le virus et il convient d'en remercier les acteurs pour leur compréhension et leurs efforts. Singapour continuera de suivre de près

la situation mondiale et d'ajuster ses mesures aux frontières pour gérer le risque d'importer et de transmettre le virus à la communauté.

- 222. Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni** indique que des restrictions ont été introduites en Angleterre sur les voyages de ressortissants indiens, mais les gens de mer en sont exemptés, y compris les gens de mer de l'Inde, aux fins du travail ou du transit.

## Déclarations de clôture

- 223. Une représentante gouvernementale du Portugal, s'exprimant au nom des États membres de l'UE,** remercie tous les participants pour les résultats positifs de la réunion, même dans son format virtuel exceptionnel. Les gens de mer jouent un rôle vital pour veiller à ce que les chaînes d'approvisionnement mondiales continuent de fonctionner et l'importance considérable de la MLC, 2006, a été confirmée pour promouvoir des conditions de vie et de travail décentes pour les gens de mer, et instaurer une concurrence plus équitable pour les armateurs dans le monde entier. L'UE et ses États membres reconnaissent et soutiennent le rôle central de l'OIT pour aider à résoudre les difficultés que rencontre l'industrie et, en tant que partenaires constructifs et impliqués, se sont engagés à aider tous ceux qui sont touchés.
- 224. Un représentant gouvernemental des Philippines** déclare que la MLC, 2006, a résisté à l'épreuve du temps et se félicite de l'appui des mandants tripartites dans l'examen de sa mise en œuvre. Il remercie la présidente actuelle et se réjouit de travailler avec le nouveau président.
- 225. La secrétaire générale** remercie tous ceux qui ont contribué au succès de la réunion, le personnel en coulisses et les membres de la commission qui peuvent être fiers d'avoir réussi à faire preuve d'un esprit constructif et coopératif dans des circonstances difficiles. Cet esprit qui a prévalu tout au long de la réunion témoigne de la volonté d'assurer la pleine application de la MLC, 2006, pour protéger les gens de mer en cette période de crise et assurer le fonctionnement continu de l'industrie maritime sur laquelle le monde entier compte.
- 226. Le vice-président du groupe des armateurs** se joint aux remerciements adressés à toutes les personnes concernées et en particulier aux participants dont le fuseau horaire diffère du fuseau européen. Malgré les contraintes de temps et de logistique, il salue les discussions fructueuses qui ont eu lieu, l'adoption de deux résolutions importantes et l'approbation de principe de la création d'un groupe de travail tripartite OMI/OIT. Toutefois, en ce qui concerne les préparatifs de la prochaine réunion de la commission, il fait remarquer qu'il n'est pas nécessaire de modifier la convention juste parce qu'il est possible d'y apporter des amendements. Les travaux de la présente réunion définissent de nouvelles orientations pour les partenaires de l'industrie et l'OIT, en particulier en ce qui concerne la relève des équipages, les contrats d'engagement maritime et la vaccination. Il faut espérer que de plus en plus de pays ratifieront la convention pour qu'elle puisse atteindre le même niveau d'appui que les autres conventions fondamentales pour le secteur maritime. Les armateurs reconnaissent entièrement leur responsabilité envers le bien-être des gens de mer qui travaillent sur des navires dans le monde entier. Le nombre croissant de cas de gens de mer abandonnés signalés à l'OIT et à l'OMI continue d'être préoccupant et dans ce contexte, la récente nouvelle du rapatriement du second capitaine de l'*Aman*, Mohamad Aisha, abandonné depuis mai 2017, est particulièrement bienvenue. Le vice-président du groupe des armateurs demande aux gouvernements de s'acquitter de leurs obligations au titre de la MLC, 2006, et des autres instruments internationaux, et espère que la commission continuera d'assurer la mise en œuvre effective de la convention dans un véritable esprit de coopération tripartite.

- 227. Le vice-président du groupe des gens de mer** rappelle que certaines évaluations de la mise en œuvre de la convention ont été sévères parce que de nombreux États Membres n'avaient pas reconnu le rôle crucial joué par les gens de mer qui sont en première ligne pour continuer de faire fonctionner les chaînes d'approvisionnement pendant la pandémie. Il espère que les pays concernés apprendront de leurs erreurs et reconnaîtront que les gens de mer ont travaillé 24 heures sur 24, 365 jours par an, et qu'ils continuent et continueront de le faire. Mais les gens de mer, comme tous les travailleurs, sont des êtres humains et il est totalement inacceptable que leur contrat d'engagement soit prolongé jusqu'à dix-sept mois sans leur consentement, qu'ils n'aient pas accès à des soins médicaux et dentaires, et qu'ils soient abandonnés. Il faut aussi clairement agir pour lutter contre la fatigue et garantir le respect d'heures de travail décentes, car actuellement, les gens de mer travaillent parfois jusqu'à quatre-vingt-dix heures ou plus par semaine. Les voyages en provenance de l'Inde et de plusieurs autres pays, où le nombre de cas de COVID-19 repart à la hausse, sont à nouveau soumis à des restrictions. Bien que certains pays aient exempté les gens de mer de ces restrictions de circuler, les mesures annoncées par d'autres auront des effets concrets et significatifs sur le travail et la vie des gens de mer. Trop de pays agissent encore unilatéralement. Néanmoins, les résultats de la réunion sont positifs et deux résolutions importantes ont été adoptées. La programmation de deux réunions tripartites d'experts pour examiner le fonctionnement des instruments relatifs aux documents d'identité et aux pensions et à la sécurité sociale des gens de mer doit également être saluée. Le vice-président du groupe des gens de mer réitère l'appel aux pays qui ont ratifié la MLC, 2006, d'étendre la couverture de la sécurité sociale des gens de mer de trois branches minimum aux neuf branches prévues dans la convention. Il est extrêmement urgent de soutenir les gens de mer en tant que travailleurs clés, par exemple en assurant leur droit à la vaccination sans discrimination. Il sera essentiel que l'OIT et l'OMI collaborent de façon plus approfondie et plus étroite sur l'élément humain, et il faut espérer que la demande à l'ONU de créer un groupe de travail contribuera à mettre fin aux manquements systémiques que la pandémie a révélés et conduira à un plus grand respect des droits des gens de mer. Enfin, il remercie tous les participants et tous ceux qui ont contribué au succès de la réunion, y compris les partenaires sociaux et les présidents sortant et nouvellement élu.
- 228. Le vice-président du groupe gouvernemental** partage les sentiments exprimés par les autres vice-présidents et salue l'esprit collégial manifesté par les participants.
- 229. La présidente** remercie tous les participants et le personnel d'appui pour leur contribution qui a permis de surmonter les nombreux défis de la semaine, y compris le format virtuel, dans ce qui a été une réunion remarquablement harmonieuse et productive. Elle attend avec impatience la deuxième partie de cette quatrième réunion en avril 2022 et déclare la séance close.



## ► Annexe I

---

### Ordre du jour (rév. 6 avril 2021)

1. Échange d'informations concernant la mise en œuvre de la MLC, 2006.
  - a) Le COVID-19 et les questions liées au travail maritime.
  - b) Demande de l'OMI concernant la création d'un groupe de travail conjoint OMI/OIT.
  - c) La durée du travail et du repos: présentation d'une étude de l'Université maritime mondiale.
  - d) La MLC, 2006, et la numérisation: l'utilisation des documents électroniques.
2. Examen des normes internationales du travail relatives au secteur maritime (en réponse à la demande formulée par le Conseil d'administration dans le cadre du fonctionnement du mécanisme d'examen des normes)<sup>1</sup>.
3. Autres questions.

---

<sup>1</sup> Le Conseil d'administration «a renvoyé les instruments maritimes (ensembles 18 et 20) à la Commission tripartite spéciale établie en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), qui en fera une analyse approfondie et fera rapport au Conseil d'administration». Voir document GB.326/LILS/3/2. La décision connexe est disponible sur le lien suivant: [https://www.ilo.org/gb/decisions/GB326-decision/WCMS\\_461373/lang--fr/index.htm](https://www.ilo.org/gb/decisions/GB326-decision/WCMS_461373/lang--fr/index.htm).

## ► Annexe II

---

### Résolution concernant la mise en œuvre et l'application pratique de la MLC, 2006, pendant la pandémie de COVID-19

La Commission tripartite spéciale, créée par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail (BIT) en application de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), ayant tenu la première partie de sa quatrième réunion en ligne du 19 au 23 avril 2021,

Notant qu'en vertu de l'article XIII de la MLC, 2006, le Conseil d'administration suit en permanence l'application de la convention par le truchement de la présente commission;

Prenant également note du paragraphe 2 de l'article I de la MLC, 2006, selon lequel les États ayant ratifié la convention coopèrent entre eux pour assurer l'application effective et le plein respect de la convention; de l'article III qui impose aux États ayant ratifié la convention de respecter les principes et droits fondamentaux; et du paragraphe 6 de l'article V exigeant des États ayant ratifié la convention qu'ils interdisent les violations des prescriptions de la convention;

Notant en outre que le préambule de la MLC, 2006, rappelle l'article 94 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer qui définit les devoirs et les obligations incombant à l'État du pavillon notamment en ce qui concerne les conditions de travail, les effectifs et les questions sociales à bord des navires qui battent son pavillon; et que le paragraphe 2 de l'article V de la MLC, 2006, dispose que tout État ayant ratifié la convention exerce effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon en se dotant d'un système propre à assurer le respect des prescriptions de la convention;

Prenant aussi acte de la déclaration de l'état de pandémie pour le COVID-19 par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) le 11 mars 2020 et des mesures de contrôle qui ont alors été adoptées et sont toujours appliquées dans de nombreux pays;

Rappelant que partout dans le monde, nombre de ces mesures de contrôle ont empêché des gens de mer d'exercer les droits que leur confère la MLC, 2006, quant au rapatriement, à une durée maximale de la période d'embarquement, à la permission à terre et à l'accès à des soins médicaux et à des installations de bien-être à terre;

Rappelant également les observations contenues dans le rapport que la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations (CEACR) a adopté à sa 91<sup>e</sup> session (2020) <sup>1</sup> faisant référence à l'importance accrue de la MLC, 2006, dans le contexte de la pandémie et faisant remarquer que l'objectif de la MLC, 2006, est d'établir des normes minimales que les États l'ayant ratifiée sont tenus de respecter et que le non-respect de droits fondamentaux dans de telles circonstances peut vider la convention de son sens;

Rappelant la résolution concernant les questions relatives au travail maritime et la pandémie de COVID-19 que le Conseil d'administration a adoptée le 8 décembre 2020 <sup>2</sup>, invitant à une coopération internationale et à l'application pleine et entière de la MLC, 2006;

---

<sup>1</sup> [https://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/109/reports/reports-to-the-conference/WCMS\\_736219/lang--fr/index.htm](https://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/109/reports/reports-to-the-conference/WCMS_736219/lang--fr/index.htm).

<sup>2</sup> [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms\\_760650.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_760650.pdf).



Rappelant également la résolution sur la coopération internationale face aux difficultés connues par les gens de mer à cause de la pandémie de COVID-19 et en appui aux chaînes d'approvisionnement mondiales que l'Assemblée générale des Nations Unies a adoptée le 1<sup>er</sup> décembre 2020 <sup>3</sup>;

Ayant pris note du Cadre de protocoles recommandé visant à garantir la sécurité de la relève et du voyage des équipages pendant la pandémie de coronavirus (COVID-19), proposé par un vaste éventail d'associations internationales représentant le secteur des transports maritimes et dotées du statut consultatif auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI) (MSC.1/Circ. 1636), cadre qui est promu par l'OIT;

Notant également que des gens de mer ont perdu leur emploi à cause de la pandémie et de la réduction ou de la cessation des activités de leur employeur qui en a résulté, alors que d'autres ont souffert de problèmes de santé ou vécu dans le dénuement, poussant certains à envisager un changement de carrière, ce qui n'est pas sans conséquence pour l'avenir de l'industrie maritime;

Constatant avec une profonde préoccupation que, plus d'un an après la déclaration de l'état de pandémie par l'OMS, des centaines de milliers de gens de mer continuent de souffrir;

Notant qu'en dépit du lourd tribut que les gens de mer ont payé du fait de la pandémie, ils continuent de permettre aux chaînes d'approvisionnement de fonctionner, assurant la circulation des denrées alimentaires essentielles, du carburant, des médicaments, du matériel médical, des vaccins et de tous les autres biens et marchandises;

Constatant que les prescriptions de la MLC, 2006, s'appliquent en tout temps et qu'aucune disposition ne permet en aucun cas de les suspendre;

Prenant note que la CEACR souligne que la notion de force majeure ne peut plus être invoquée dès lors qu'il existe des options permettant de respecter les dispositions de la MLC, 2006, même si cela est plus difficile ou plus contraignant, et prie instamment les États ayant ratifié la MLC, 2006, qui ne l'ont pas encore fait d'adopter toutes les mesures nécessaires sans délai afin de rétablir la protection des droits des gens de mer et de s'acquitter pleinement des obligations qui leur incombent au titre de la convention;

Convaincue que la capacité des armateurs à remplir bon nombre des obligations qu'ils ont envers les gens de mer en vertu de la MLC, 2006, dépend de la coopération entre les États, surtout en ce qui concerne la facilitation des rapatriements, des permissions à terre, du transit et de l'accès à des services de bien-être et à des soins médicaux, y compris dentaires, à terre;

Estimant également que le respect de toutes les obligations qui incombent aux États ayant ratifié la convention au titre de la MLC, 2006, est essentiel pour garantir la santé et la sécurité des gens de mer;

Notant en outre que les gens de mer ont été soumis, souvent de manière disproportionnée, à des obligations nationales de dépistage du COVID-19 et à des mesures de quarantaine instaurées par les gouvernements;

Prie l'OIT de renouveler son appel aux Membres à désigner et à traiter les gens de mer comme des travailleurs essentiels, et à adopter toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce que les gens de mer:

- i) puissent circuler entre leur pays ou lieu de résidence et leur lieu de travail,

---

<sup>3</sup> <https://www.undocs.org/fr/A/75/L.37>.

- ii) puissent transiter entre régions et États et à l'intérieur des pays aux fins d'un emploi, d'un rapatriement ou de soins médicaux, y compris dentaires, à terre,
- iii) soient exemptés de quarantaine, le cas échéant, à leur arrivée dans la juridiction dans laquelle ils embarquent sur leur navire ou en débarquent, sauf s'ils sont testés positifs au COVID-19,
- iv) puissent obtenir les soins médicaux, y compris dentaires, à terre lorsque cela est nécessaire,
- v) puissent descendre à terre et avoir accès à des services de bien-être à terre,
- vi) soient autorisés à accéder aux formations nécessaires à leur emploi, lorsqu'elles sont disponibles,
- vii) ne soient pas obligés de rester à bord d'un navire au-delà de la durée précisée dans leur contrat d'engagement maritime sans leur consentement et en aucun cas au-delà de la durée maximale de la période d'embarquement stipulée dans la MLC, 2006,

et à coopérer entre eux pour promouvoir le bien-être des gens de mer et le respect des droits et principes fondamentaux que leur confère la MLC, 2006;

Prie les Membres, en application de la législation nationale applicable, d'envisager d'accepter les documents internationalement reconnus dont sont munis les gens de mer, y compris les pièces d'identité délivrées conformément à la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, et à la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, telle qu'amendée;

Prie les Membres, en application de la législation nationale applicable, d'envisager de prendre des mesures temporaires, notamment des dérogations, exemptions ou autres modifications concernant les exigences en matière de visas ou de documents qui s'appliqueraient normalement aux gens de mer;

Prie l'OIT de rappeler aux Membres les résolutions susmentionnées que le Conseil d'administration du BIT et l'Assemblée générale des Nations Unies ont adoptées, ainsi que le Cadre de protocoles recommandé de l'OMI visant à garantir la sécurité de la relève et du voyage des équipages pendant la pandémie de coronavirus (COVID-19);

Prie l'OIT d'inviter les Membres à veiller à ce que les gens de mer aient accès à la vaccination contre le COVID-19 dans les meilleurs délais et à encourager l'acceptation réciproque des certificats de vaccination éventuellement délivrés, y compris lorsqu'ils sont en transit vers leur navire ou en reviennent et lors de permissions à terre, pour protéger la santé des gens de mer et préserver leurs capacités à mener à bien leurs fonctions en tant que travailleurs essentiels permettant le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement mondiales;

Appelle les Membres et les organisations d'armateurs et de gens de mer à travailler ensemble pour assurer la promotion et le respect des droits des gens de mer en vertu de la MLC, 2006;

Recommande en outre que le Conseil d'administration du BIT transmette le contenu de la présente résolution au Secrétaire général des Nations Unies en lui demandant de créer 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, y compris ses effets sur les droits fondamentaux des gens de mer et l'industrie maritime.

## ► Annexe III

---

### Résolution sur la vaccination contre le COVID-19 pour les gens de mer

La Commission tripartite spéciale, créée par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail (BIT) en application de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), ayant tenu la première partie de sa quatrième réunion en ligne du 19 au 23 avril 2021,

Notant qu'en vertu de l'article XIII de la MLC, 2006, le Conseil d'administration du BIT suit en permanence l'application de la convention par le truchement de la présente commission;

Prenant également note du paragraphe 2 de l'article I de la MLC, 2006, selon lequel les États ayant ratifié la convention coopèrent entre eux pour assurer l'application effective et le plein respect de la convention; de l'article III qui impose aux États ayant ratifié la convention de respecter les principes et droits fondamentaux; et du paragraphe 6 de l'article V exigeant des États ayant ratifié la convention qu'ils interdisent les violations des prescriptions de la convention;

Notant avec une vive préoccupation la menace que représente le COVID-19 pour la santé humaine;

Reconnaissant l'importance du transport maritime et le rôle des gens de mer en tant que travailleurs essentiels;

Soulignant combien la pandémie de COVID-19 rend difficiles les conditions de vie et de travail en mer pour les gens de mer;

Rappelant la Déclaration commune du 25 mars 2021<sup>1</sup> de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), de l'Organisation internationale du Travail (OIT), de l'Organisation maritime internationale (OMI), de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et de l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) appelant tous les gouvernements à accorder la priorité aux gens de mer et aux équipages d'aéronefs dans leurs programmes nationaux de vaccination contre le COVID-19, ainsi qu'aux autres travailleurs essentiels;

Rappelant la résolution que l'Assemblée générale des Nations Unies a adoptée le 1<sup>er</sup> décembre 2020<sup>2</sup> sur la coopération internationale face aux difficultés connues par les gens de mer à cause de la pandémie de COVID-19 et en appui aux chaînes d'approvisionnement mondiales, ainsi que la résolution que le Conseil d'administration du BIT a adoptée le 8 décembre 2020<sup>3</sup> concernant les questions relatives au travail maritime et la pandémie de COVID-19;

Ayant à l'esprit les difficultés liées au déploiement des programmes de vaccination, en particulier dans les pays d'origine, de résidence ou de transit des gens de mer, et

Consciente que la lutte contre la pandémie requiert de la solidarité, une coopération multilatérale et une réponse collective;

---

<sup>1</sup> [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_dialogue/---sector/documents/statement/wcms\\_777035.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/statement/wcms_777035.pdf).

<sup>2</sup> <https://www.undocs.org/fr/A/75/L.37>.

<sup>3</sup> [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms\\_760650.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_760650.pdf).

Reconnaissant les défis liés aux restrictions de transport, à la disponibilité des vaccins approuvés ou autorisés, au processus actuel de vaccination en deux étapes, impliquant que les gens de mer peuvent se trouver à des endroits différents lorsqu'ils reçoivent chaque dose, et à l'incertitude quant au moment où ils peuvent être considérés comme correctement protégés;

Reconnaissant la nécessité permanente pour les gouvernements et les employeurs de continuer de protéger la santé et la sécurité des gens de mer par des mesures de prévention et de protection;

Appelle les Membres, en consultation et coopération avec les organisations d'armateurs et de gens de mer, à procéder à un recensement pour aider à l'acquisition du nombre de vaccins nécessaires à la vaccination des gens de mer dans leur pays de résidence ou en tout autre lieu approprié;

Appelle toutes les institutions des Nations Unies concernées à reconnaître le besoin d'adopter une approche collective pour obtenir le nombre de doses de vaccin jugées nécessaires lors du recensement des gens de mer;

Appelle les gouvernements, en accord avec leurs programmes nationaux de vaccination, à mettre des vaccins figurant dans le protocole OMS d'autorisation d'utilisation d'urgence (protocole EUL) à la disposition des gens de mer à bord de navires faisant escale dans les ports de leur territoire pour faciliter les nécessaires relèves d'équipage et minimiser les perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales;

Appelle les gouvernements à envisager la création de centres de vaccination pour les gens de mer dans les ports où les capacités le permettent, où un nombre important de navires font escale et où des stocks suffisants de vaccins du protocole EUL de l'OMS peuvent être mis à disposition;

Encourage les États à accepter les vaccins que d'autres États ont administrés aux gens de mer, surtout si un certificat de vaccination national, régional ou d'une autre nature est nécessaire à la circulation des personnes;

Encourage les gouvernements, en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer et en coordination avec l'OMS et l'OMI, à envisager la possibilité de créer un programme international pour les gens de mer qui facilitera l'accès à la vaccination à terre, y compris lorsqu'ils embarquent sur un navire ou en débarquent, ou lors de permissions à terre;

Appelle les Membres à veiller à ce que les gens de mer aient un accès à la vaccination contre le COVID-19 le plus tôt possible.