

STCMLC/2018/1

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

**Département des normes internationales du travail
Département des politiques sectorielles**

**Document d'information en vue de la troisième réunion
de la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII
de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée
(Genève, 23-27 avril 2018)**

Genève, 2018

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, GENÈVE

Copyright © Organisation internationale du Travail 2018

Première édition 2018

Les publications du Bureau international du Travail jouissent de la protection du droit d'auteur en vertu du protocole n° 2, annexe à la Convention universelle pour la protection du droit d'auteur. Toutefois, de courts passages pourront être reproduits sans autorisation, à la condition que leur source soit dûment mentionnée. Toute demande d'autorisation de reproduction ou de traduction devra être envoyée à l'adresse suivante: Publications du BIT (Droits et licences), Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel: rights@ilo.org. Ces demandes seront toujours les bienvenues.

Bibliothèques, institutions et autres utilisateurs enregistrés auprès d'un organisme de gestion des droits de reproduction ne peuvent faire des copies qu'en accord avec les conditions et droits qui leur ont été octroyés. Consultez le site www.ifrro.org afin de trouver l'organisme responsable de la gestion des droits de reproduction dans votre pays.

Document d'information en vue de la troisième réunion de la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (Genève, 23-27 avril 2018), Bureau international du Travail, Département des normes internationales du travail, Département des politiques sectorielles, Genève, BIT, 2018.

ISBN 978-92-2-231080-7 (imprimé)

ISBN 978-92-2-231081-4 (pdf Web)

Egalement disponible en anglais: *Background paper for discussion at the third meeting of the Special Tripartite Committee established under Article XIII of the Maritime Labour Convention, 2006, as amended* (Geneva, 23-27 April 2018), ISBN 978-92-2-131604-6 (imprimé), ISBN 978-92-2-131605-3 (pdf Web), Genève, 2018; et en espagnol: *Documento de referencia para la discusión en la tercera reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* (Ginebra, 23-27 de 2018), ISBN 978-92-2-328521-0 (imprimé), ISBN 978-92-2-328522-7 (pdf Web), Genève, 2018.

Les désignations utilisées dans les publications du BIT, qui sont conformes à la pratique des Nations Unies, et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Bureau international du Travail aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays, zone ou territoire, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

Les articles, études et autres textes signés n'engagent que leurs auteurs, et leur publication ne signifie pas que le Bureau international du Travail souscrit aux opinions qui y sont exprimées.

La mention ou la non-mention de telle ou telle entreprise ou de tel ou tel produit ou procédé commercial n'implique de la part du Bureau international du Travail aucune appréciation favorable ou défavorable.

Pour toute information sur les publications et les produits numériques du Bureau international du Travail, consultez notre site Web www.ilo.org/publns.

Imprimé par le Bureau international du Travail, Genève, Suisse

Table des matières

	<i>Page</i>
A. Introduction	1
B. Tâches incombant à la troisième réunion de la Commission tripartite spéciale.....	2
B.1. Rapport du Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale	3
B.2. Examen et adoption éventuelle des propositions d'amendement au code de la convention du travail maritime, 2006	4
B.2.1. Propositions du groupe des représentants des gens de mer – Proposition d'amendement au code de la MLC, 2006, concernant les règles 2.1, 2.2 et 2.5	4
B.3. Echange d'informations sur la mise en œuvre: suivi permanent de l'application de la convention	8
B.3.1. Entrée en vigueur des amendements apportés en 2014	9
B.3.2. Travaux de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations	10
B.3.3. Contrôle par l'Etat du port.....	13
B.4. Consultations tripartites en vertu de l'article VII	14

Annexes

A. Ordre du jour de la troisième réunion de la Commission tripartite spéciale (Genève, 23-27 avril 2018)	15
B. Dispositions pertinentes de la MLC, 2006.....	16
C. Résultats des travaux du Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale	19
D. Proposition d'adoption de directives en dehors de la MLC, 2006, présentée par le groupe des représentants des armateurs nommés à la Commission tripartite spéciale	28

A. Introduction

1. La convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, est entrée en vigueur le 20 août 2013. Au 20 janvier 2018, elle avait été ratifiée par 85 Membres ¹. La première série d'amendements au code de la convention, adoptée en juin 2014, est entrée en vigueur le 18 janvier 2017. L'instrument est depuis lors dénommé Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006).
2. A sa 318^e session (juin 2013), le Conseil d'administration a institué une Commission tripartite spéciale, conformément à l'article XIII de la MLC, 2006 ². Cette commission est composée de «deux représentants désignés par le gouvernement de chacun des Membres ayant ratifié la [...] convention et des représentants des armateurs et des gens de mer désignés par le Conseil d'administration après consultation de la Commission paritaire maritime». Par ailleurs, «les représentants gouvernementaux des Membres n'ayant pas encore ratifié la présente convention peuvent participer aux travaux de la commission» mais sans droit de vote sur les questions relevant de la convention.
3. Il est rappelé que la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale s'est déroulée du 8 au 10 février 2016 au siège de l'Organisation internationale du Travail (OIT) à Genève et qu'elle a rassemblé plus de 200 participants. La réunion a facilité des échanges bipartites et tripartites utiles sur de nombreux points concernant l'application de la convention et a permis de parvenir à un accord tripartite sur de nombreuses questions importantes ³. La commission a adopté les amendements au code pour l'application de la règle 4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents, visant à éliminer le harcèlement et l'intimidation à bord des navires en veillant à ce que ces questions soient couvertes par les politiques et mesures relatives à la santé et à la sécurité qui sont requises par le code. Elle a en outre adopté les amendements au code concernant la règle 5.1 – Responsabilités de l'Etat du pavillon, visant à permettre une prorogation limitée à cinq mois de la validité du certificat de travail maritime délivré aux navires lorsque l'inspection aux fins du renouvellement exigée par la norme A5.1.3, paragraphe 2, a été effectuée, mais qu'un nouveau certificat ne peut être délivré immédiatement au navire concerné ⁴. Enfin, elle a adopté une résolution

¹ La liste à jour peut être consultée sur le site NORMLEX de l'OIT, à l'adresse: http://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331.

² Le règlement de la commission peut être consulté à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/meetingdocument/wcms_183946.pdf.

³ Document GB.326/LILS/6. Tous les documents relatifs à la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale peuvent être consultés à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS_387765/lang--fr/index.htm.

⁴ Conformément à l'article XV, paragraphe 5, de la MLC, 2006, et à l'article 17 du règlement de la commission, les amendements ont été communiqués au Conseil d'administration pour transmission à la session suivante de la Conférence internationale du Travail (juin 2016). A sa 105^e session, la Conférence a approuvé ces amendements à la majorité requise des deux tiers des délégués présents. Le 8 juillet 2016, ces amendements ont été (au titre du paragraphe 6 de l'article XV de la MLC, 2006) notifiés à tous les Etats Membres dont l'instrument de ratification de la MLC, 2006, a été enregistré avant la date de cette approbation. Ces membres disposent d'un délai de deux ans à compter de cette notification, c'est-à-dire jusqu'au 8 juillet 2018, pour faire part formellement au Directeur général de leur désaccord avec ces amendements. A ce jour, le Bureau a reçu un seul désaccord formel du gouvernement de la Finlande. Les amendements entreront en vigueur le 8 janvier 2019, c'est-à-dire six mois après l'expiration du délai

concernant la mise en place d'un groupe de travail de la Commission tripartite spéciale, chargé: i) d'examiner les questions relatives à la garantie du salaire du marin, lorsque, à la suite d'actes tels que la piraterie ou le vol à main armée, il est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, et d'élaborer des propositions, y compris des amendements au code de la MLC, 2006, pour traiter de ces questions; ii) de faire des recommandations visant à améliorer le processus d'élaboration des propositions d'amendement au code de la MLC, 2006, à la Commission tripartite spéciale pour examen, conformément à l'article XV de la convention et à l'article 11 de son règlement, afin que les Etats Membres et les organisations représentatives des gens de mer et des armateurs puissent les étudier en profondeur le plus tôt possible.

4. La troisième réunion de la Commission tripartite spéciale a été convoquée par le Conseil d'administration à sa 326^e session ⁵ (mars 2016). La partie B du présent document contient un aperçu des tâches qui attendent la commission à sa troisième réunion, et traite des questions inscrites à l'ordre du jour adopté par le bureau de la commission et joint par le Directeur général à la lettre d'invitation à la réunion ⁶.

B. Tâches incombant à la troisième réunion de la Commission tripartite spéciale

5. Comme indiqué dans l'ordre du jour de la réunion, la première tâche de la Commission tripartite spéciale consistera à débattre du rapport de son groupe de travail. Deuxièmement, la commission procédera à un échange d'informations sur la mise en œuvre de la MLC, 2006, conformément au mandat dont elle est investie au titre de l'article XIII de la convention qui prévoit qu'elle «suit en permanence l'application de la présente convention» ⁷. Troisièmement, conformément à l'article XV de la convention, elle examinera les propositions d'amendement au code de la MLC, 2006. Quatrièmement, elle examinera toute éventuelle demande de consultation présentée au titre de l'article VII de la MLC, 2006, par les Membres en l'absence d'organisations représentatives d'armateurs ou de gens de mer. Enfin, à la suite de la demande formulée par le Conseil d'administration dans le cadre du fonctionnement du mécanisme d'examen des normes, la commission examinera une première série de 33 normes

de réflexion de deux ans, sauf si plus de 40 pour cent des Membres ayant ratifié la convention et représentant 40 pour cent au moins de la jauge brute de la flotte marchande mondiale des Membres ayant ratifié la convention ont exprimé formellement leur désaccord auprès du Directeur général. Après l'entrée en vigueur d'un amendement adopté au titre de l'article XV, la convention ne peut être ratifiée que sous sa forme modifiée.

⁵ Voir document [GB.326/PV](#), paragr. 534 e).

⁶ Conformément à l'article 3 du règlement. L'ordre du jour figure dans l'annexe A.

⁷ Le texte des articles VII, XIII et XV de la MLC, 2006, est reproduit à l'annexe B. L'article 2 du règlement définit le mandat de la commission comme suit:

La Commission de la MLC:

- a) suit en permanence l'application de la convention et fournit des avis à ce sujet au Conseil d'administration ou, par l'intermédiaire du Conseil d'administration, à la Conférence internationale du Travail;
- b) examine les propositions d'amendement au code de la convention, conformément à l'article XV de la convention;
- c) procède aux consultations visées à l'article VII de la convention.

internationales du travail relatives au secteur maritime⁸. Une série de notes techniques distinctes portant sur cette dernière question lui sera présentée.

B.1. Rapport du Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale

6. Le Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale a travaillé par correspondance d'août 2016 à janvier 2017 et a tenu une réunion au siège de l'OIT, à Genève, du 3 au 5 avril 2017⁹. Conformément à la demande de la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale, le rapport final du groupe de travail a été publié neuf mois avant la troisième réunion de la commission¹⁰. Les conclusions de la réunion sont reproduites en annexe C pour en faciliter la consultation.
7. En ce qui concerne la garantie du salaire du marin lorsque, à la suite d'actes tels que la piraterie ou le vol à main armée, il est tenu en captivité à bord d'un navire ou ailleurs, le groupe de travail est convenu d'un ensemble de propositions résultant des discussions. A cet égard, il a été déclaré que «le texte suivant reflète les divers types de propositions qui ont été débattues et est sans préjudice des positions des gouvernements ou des groupes. Il conviendrait de considérer que ce résultat ne se substitue, ni ne fait obstacle, à la nécessité de soumettre des propositions au Directeur général du BIT, conformément à l'article XV, paragraphe 2, de la convention du travail maritime, telle qu'amendée (MLC, 2006).» Trois propositions ont été retenues, à savoir: *a)* les amendements à la norme A2.1 de la MLC, 2006, et au principe directeur connexe; *b)* les amendements à la norme A2.2 de la MLC, 2006, et au principe directeur connexe et *c)* les éléments à intégrer dans des directives du Bureau en dehors de la MLC, 2006¹¹.
8. A la suite de la réunion du groupe de travail, le groupe des représentants des gens de mer désignés pour faire partie de la Commission tripartite spéciale a présenté le 25 août 2017 une proposition d'amendement au code de la MLC, 2006, concernant la garantie du salaire du marin lorsque, à la suite d'actes tels que la piraterie ou le vol à main armée à l'encontre de navires, il est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs. Le contenu de cette proposition est expliqué ci-dessous. Le 26 août 2017, le groupe des représentants des gens de mer désignés pour faire partie de la Commission tripartite spéciale a présenté une proposition visant à adopter des directives élaborées en dehors de la MLC, 2006, portant sur la même question. Cette proposition figure à l'annexe D au présent document. Les deux séries de propositions ont été communiquées sans retard à l'ensemble des Membres pour observations et pour information, respectivement. Un document distinct, résumant les observations émanant de gouvernements et de partenaires sociaux reçues par le Bureau international du Travail, sera publié peu de temps avant la réunion de la Commission tripartite spéciale.

⁸ Voir document [GB.326/LILS/3/2](http://www.ilo.org/gb/decisions/GB326-decision/WCMS_461373/lang--fr/index.htm). Les décisions peuvent être consultées à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/gb/decisions/GB326-decision/WCMS_461373/lang--fr/index.htm.

⁹ Tous les documents relatifs aux travaux du Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale peuvent être consultés à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/special-tripartite-committee/WCMS_506127/lang--fr/index.htm.

¹⁰ Le rapport final de la réunion peut être consulté à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/meetingdocument/wcms_570385.pdf.

¹¹ Voir annexe C, document I.

-
9. Quant à la question de l'amélioration des processus d'élaboration des propositions d'amendement au code de la MLC, 2006, la Commission tripartite spéciale est invitée à examiner et à adopter le projet de modèle et la résolution adoptés par le groupe de travail ¹².

B.2. Examen et adoption éventuelle des propositions d'amendement au code de la convention du travail maritime, 2006

10. Le rôle confié à la Commission tripartite spéciale aux fins de l'examen des amendements au code de la MLC, 2006, est défini à l'article XV de la convention. Dans le cadre de cette procédure, les propositions d'amendement au code doivent être soumises au Directeur général, qui les communique ensuite à l'ensemble des Membres de l'Organisation en les invitant à lui faire connaître leurs observations ou suggestions dans un délai imparti. Les propositions d'amendement, accompagnées des éventuelles observations présentées dans le délai imparti, sont ensuite examinées par la Commission tripartite spéciale au cours d'une réunion. Celles qui sont adoptées par la commission sont ensuite soumises pour approbation à la Conférence internationale du Travail, à sa session suivante. En cas d'approbation, les amendements sont notifiés aux Membres ayant ratifié la convention avant la date de leur approbation, qui disposent alors, conformément aux indications ci-dessus, d'un certain délai (entre un et deux ans) pour les examiner. La convention telle que modifiée entre en vigueur six mois après l'expiration de ce délai, sauf si plus de 40 pour cent des Membres ayant ratifié la convention et représentant 40 pour cent au moins de la jauge brute de la flotte marchande mondiale ont exprimé formellement leur désaccord au sujet des amendements.

B.2.1. Propositions du groupe des représentants des gens de mer – Proposition d'amendement au code de la MLC, 2006, concernant les règles 2.1, 2.2 et 2.5

11. Il est rappelé qu'à sa deuxième réunion, la Commission tripartite spéciale a examiné une proposition d'amendement au code portant sur la règle 2.2 – Salaires, présentée par le groupe des représentants des gens de mer, visant à garantir la poursuite du paiement des salaires lorsqu'un marin est tenu en captivité par des pirates. Après discussion, la commission a reconnu l'importance de la question, mais a estimé que celle-ci exigeait un examen plus approfondi par un groupe de travail. Elle a par conséquent adopté une résolution concernant la mise en place d'un groupe de travail de la Commission tripartite spéciale, chargé d'examiner les questions relatives à la garantie du salaire du marin, lorsque, à la suite d'actes tels que la piraterie ou le vol à main armée, il est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs ¹³. Les conclusions du groupe de travail concernant cette question ont été mentionnées plus haut.
12. La question des salaires et des contrats des marins retenus en captivité à la suite d'actes tels que la piraterie ou le vol à main armée a été discutée à la 104^e session du Comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI), tenue au siège de l'OMI, à Londres, du

¹² Voir annexe C, documents II et III.

¹³ Voir document [GB.326/LILS/6](#), paragr. 8.

26 au 28 avril 2017 ¹⁴. A cette occasion, le Bureau international du Travail a communiqué des informations écrites et orales sur les faits nouveaux au sein de l'OIT.

13. Les informations présentées par le groupe des représentants des gens de mer à l'appui de la proposition sont reproduites ci-après.

Contexte

- a) Malgré une apparente réduction du nombre de faits dernièrement, la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires continuent d'être un problème. L'un des aspects les plus préoccupants de ce problème concerne ses effets sur les membres de l'équipage qui se retrouvent en captivité à la suite d'actes de ce type, ainsi que sur leurs familles. La captivité peut durer des années, entraînant un traumatisme pour les marins et pour leurs familles, plongées dans une inquiétude permanente quant au sort réservé à leurs proches et subissant éventuellement la perte du revenu qui leur permettait de faire face à leurs besoins – alimentation, école, médicaments et autres.
- b) Les *Directives intérimaires sur les mesures relatives au bien-être des gens de mer et des membres de leur famille touchés par la piraterie au large des côtes somaliennes* ¹⁵ (MSC 93/16/1), qui ont été portées à l'attention du BIT par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (OMI MSC) à sa 93^e session, disposent ce qui suit: les propriétaires de navires... devraient veiller à ce que les salaires et les indemnités applicables continuent d'être versés aux familles des marins touchés (...) et les gens de mer retenus en otage ne devraient pas être licenciés, et par conséquent ils devraient continuer de percevoir leur salaire.
- c) S'il est reconnu que beaucoup d'armateurs et d'employeurs s'occupent des familles des gens de mer retenus en captivité, malheureusement les directives n'ont pas toujours été respectées. Ces cas nuisent à l'image de l'industrie. Qui plus est, il y a des zones d'ombre en ce qui concerne l'échéance de contrats de durée déterminée et le maintien du versement des salaires pendant toute la durée de la captivité illégale. Les conséquences ont été très dures pour les gens de mer concernés et leurs familles.

Objet

- d) L'objet des amendements proposés est de codifier la garantie du salaire des gens de mer et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu dans le contrat de travail, la convention collective pertinente ou la législation de l'Etat du pavillon, au cours d'une période où le marin est tenu en captivité, et d'assurer que cette responsabilité est assumée par la partie concernée. Pour garantir que les droits des gens de mer soient adéquatement protégés, il est proposé d'amender dans ce sens à la fois les normes et les directives.

¹⁴ Voir la note élaborée par le secrétariat de l'OMI (LEG 104/7) et le document présenté par le gouvernement de l'Inde (LEG 104/7/1), qui propose au comité juridique d'envisager d'inviter l'OIT à étudier la possibilité de modifier la MLC, 2006, en vue d'y insérer des dispositions prévoyant que les contrats des gens de mer, lorsque ceux-ci sont retenus en captivité pendant de longues périodes, sont réputés se prolonger jusqu'à ce que les intéressés soient libérés et qu'ils soient rapatriés.

¹⁵ Organisation maritime internationale (OMI) (2014): *Directives intérimaires sur les mesures relatives au bien-être des gens de mer et des membres de leur famille touchés par la piraterie au large des côtes somaliennes*. Soumises par l'Italie, la République de Corée, les Philippines, le Conseil maritime international et baltique, la CCI, l'ICMA, l'IFSMA, l'IMHA, l'INTERCARGO, l'INTERTANKO, l'ITF, le Nautical Institute et l'OCIMF. Document CSM 93/16/1, Londres. Le texte peut être consulté à l'adresse: <http://intertanko.com/Documents/MSC%2093-16-1.pdf> (en anglais uniquement).

Considérations pertinentes

- e) Les amendements proposés visent à préciser les obligations qui devraient incomber aux armateurs lorsque des gens de mer sont tenus en captivité, à garantir que les salaires et autres prestations contractuelles sur lesquels comptent les familles des marins capturés continuent d'être versés, de façon à éviter que cette charge retombe sur les gouvernements et les autres partenaires sociaux pendant cette période, et à assurer que le droit à des conditions de vie et de travail décentes soit expressément maintenu.
- f) Les objectifs ainsi visés seront atteints sans imposer un lourd fardeau administratif aux Etats. Les amendements proposés garantissent aussi que les familles ne subiront pas les conséquences de la perte de revenu pendant la période de captivité.

Partie A – Proposition du groupe des représentants des gens de mer relative à la règle 2.1 – Contrat d'engagement maritime

14. Insérer un nouveau paragraphe 1 dans la norme A2.1 – Contrat d'engagement maritime

1. Aux fins des normes A2.2.1 et A2.2.2, de la directive B2.5.4 et de la présente norme, l'expression:

- a) «piraterie» s'entend au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (UNCLOS);
- b) «vols à main armée à l'encontre des navires» désigne tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un Etat, ou tout acte ayant pour but d'inciter à commettre un acte défini ci-dessus ou commis dans l'intention de le faciliter; cette expression couvre l'enlèvement de marins qui sont ensuite détenus à bord du navire ou ailleurs en vue d'obtenir une rançon.

15. Renommer de «2 à 7» les paragraphes existants de la norme A2.1 et insérer un nouveau paragraphe 8 ainsi libellé:

8. Tout Membre adopte une législation disposant qu'un contrat d'engagement maritime ne peut pas prendre fin lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs.

Partie B – Proposition du groupe des représentants des gens de mer relative à la règle 2.2 – Salaires

16. Remplacer le terme «Norme A2.2 – Salaires» par «Norme A2.2.1 – Salaires».

17. Insérer deux nouveaux paragraphes, comme suit:

7. Lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, un marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, son salaire et les prestations prévus dans son contrat de travail, la convention collective pertinente ou la législation de l'Etat du pavillon continuent de lui être versés, et les virements prévus continuent d'être effectués, conformément au paragraphe 4 de la présente norme, pendant toute la période de captivité, jusqu'à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié, conformément à la norme A2.5.1, ou jusqu'au décès du marin pendant sa captivité.

8. Tout Membre exige des navires battant son pavillon qu'ils fournissent une garantie financière en vue d'assurer que le salaire et les prestations dues au marin tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, continuent à lui être versés.

18. Insérer une nouvelle norme A2.2.2 – Sécurité financière comportant les paragraphes suivants:

1. En application du paragraphe 8 de la norme A2.2.1, la présente norme impose l'obligation de fournir un dispositif de garantie financière en vue d'assurer que, lorsqu'un marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, son salaire est versé, à lui-même et/ou à son représentant désigné.

2. Chaque Membre veille à ce qu'un dispositif de garantie financière répondant aux prescriptions de la présente norme soit en place pour les navires battant son pavillon. Le dispositif de garantie financière peut prendre la forme d'un régime de sécurité sociale, d'une assurance, d'un fonds national ou d'autres dispositifs équivalents. Sa forme est déterminée par le Membre après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

3. Le dispositif de garantie financière assure un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide, conformément à la présente norme, à tout marin tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre d'un navire battant le pavillon du Membre, et/ou à son représentant désigné.

4. Chaque Membre exige que les navires battant son pavillon, auxquels s'appliquent les paragraphes 1 ou 2 de la règle 5.1.3, détiennent à bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie. Une copie doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer. Lorsque la couverture est assurée par plusieurs prestataires, le document fourni par chacun d'eux est conservé à bord.

5. Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit contenir les informations requises à l'annexe A2-II. Il doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais.

6. L'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être accordée sans retard, sur demande du marin ou de son représentant désigné, et dûment justifiée, conformément au paragraphe 2 ci-dessus.

7. Eu égard aux règles 2.1 et 2.2, l'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être suffisante pour couvrir les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu dans le contrat de travail, la convention collective pertinente ou la législation de l'Etat du pavillon, y compris les virements prévus conformément au paragraphe 4 de la norme A2.2.1, pendant toute la période de captivité, jusqu'à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié, conformément à la norme A2.5.1, ou jusqu'au décès du marin pendant sa captivité.

8. La garantie financière ne peut cesser avant la fin de sa période de validité, à moins que le prestataire de la garantie financière n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à l'autorité compétente de l'Etat du pavillon.

9. Aucune disposition de la présente norme ne porte atteinte au droit de recours de l'assureur ou du prestataire de la garantie financière contre un tiers.

10. Les dispositions de la présente norme n'ont pas pour objet d'être exclusives ni de porter atteinte à d'autres droits, créances ou recours destinés à indemniser les gens de mer victimes d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre d'un navire. La législation nationale peut prévoir que toutes sommes payables en vertu de la présente norme peuvent être déduites des sommes reçues d'autres sources et découlant de droits, créances ou recours pouvant donner lieu à indemnisation en vertu de la présente norme.

19. Insérer une nouvelle annexe A2-I – Preuves de la garantie financière prescrites par la norme A2.2.1, paragraphe 8, comme suit:

Le certificat ou toute autre preuve documentaire visée au paragraphe 5 de la norme A2.2.2 doit inclure les renseignements suivants:

- a) le nom du navire;
- b) le port d'immatriculation du navire;
- c) l'indicatif d'appel du navire;
- d) le numéro OMI du navire;
- e) le nom et l'adresse du prestataire ou des prestataires de la garantie financière;
- f) les coordonnées des personnes ou de l'entité chargée de traiter les demandes d'assistance des gens de mer;
- g) le nom de l'armateur;
- h) la durée de validité de la garantie financière;
- i) une attestation du prestataire de la garantie financière selon laquelle la garantie satisfait aux exigences de la norme A2.2.2.

Partie C – Proposition du groupe des représentants des gens de mer relative à la règle A2.5 – Rapatriement

20. Insérer une nouvelle directive B2.5.4 – Piraterie et vol à main armée à l'encontre des navires, libellée comme suit:

- 1. Le droit au rapatriement ne peut expirer tant que le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre d'un navire.

Partie D – Proposition du groupe des représentants des gens de mer relative à l'annexe A5-I

21. Après la dernière ligne, insérer une nouvelle ligne ainsi libellée: «Sécurité financière pour le versement des salaires des marins tenus en captivité à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée».

Partie E – Proposition du groupe des représentants des gens de mer relative à l'annexe A5-III

22. Après la dernière ligne, insérer une nouvelle ligne ainsi libellée: «Sécurité financière pour le versement des salaires des marins tenus en captivité à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée».

B.3. Echange d'informations sur la mise en œuvre: suivi permanent de l'application de la convention

23. Conformément à l'article XIII de la MLC, 2006, l'une des principales fonctions de la Commission tripartite spéciale est d'examiner des questions très diverses en rapport avec l'application de la convention. Lorsque des lacunes importantes ou d'autres difficultés sont identifiées, des recommandations peuvent être adressées au Conseil d'administration sur les mesures à prendre pour assurer l'application effective, efficiente et, dans la mesure jugée

opportune, uniforme de la convention ¹⁶, ou de nouvelles propositions d'amendement peuvent être présentées. La commission offre également un cadre pour des échanges utiles d'informations entre les gouvernements et entre les mandants tripartites au sujet des enseignements tirés de l'application de la MLC, 2006. Dans ce contexte, les mandants sont encouragés à communiquer, en réunion, des renseignements sur l'application de la convention et à mettre en lumière les difficultés particulières auxquelles ils ont pu se heurter à cet égard.

B.3.1. Entrée en vigueur des amendements apportés en 2014

24. Comme indiqué plus haut, les amendements de 2014 au code de la MLC, 2006, sont entrés en vigueur le 18 janvier 2017. Depuis lors, un dispositif de garantie financière doit être en place, et les navires battant pavillon d'Etats ayant ratifié la convention doivent détenir à bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière en cas d'abandon, de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel. Au 30 janvier 2018, les Pays-Bas, pour la partie européenne des Pays-Bas, et Curaçao avaient informé le Directeur général qu'ils ne seraient liés par les amendements que lorsqu'ils auraient notifié expressément leur acceptation. Le Bureau attendait une déclaration d'acceptation des amendements de la part des pays suivants: Albanie, Bangladesh, Belize, Cabo Verde, Chine, Estonie, Fidji, Gabon, Honduras, Inde, République islamique d'Iran, Jordanie, Kenya, Maldives, Mongolie, Portugal, Roumanie et Thaïlande ¹⁷.
25. La Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations (CEACR) a formulé les formulations suivantes à propos de certaines des implications juridiques de l'entrée en vigueur des amendements au code de la MLC, 2006. L'article XV, paragraphes 6 à 8, de la MLC, 2006, établit un système qui entérine implicitement les amendements au code. Toutefois, ces dispositions de la convention ne s'appliquent qu'aux «Membres ayant déjà ratifié la convention» que l'article XV, paragraphe 6, désigne comme les Membres dont l'instrument de la ratification de la présente convention a été enregistré avant la date d'approbation des amendements par la Conférence. L'article XV, paragraphe 12 prévoit que la convention sous sa forme modifiée ne sera applicable qu'aux Membres l'ayant ratifiée après l'entrée en vigueur des amendements au code; cependant, les Membres dont l'instrument de ratification a été enregistré entre la date à laquelle les amendements ont été approuvés par la CIT et la date à laquelle ces amendements sont entrés en vigueur ne sont pas expressément couverts par les dispositions de l'article XV. En conséquence, dans certains cas, se pose la question de savoir comment les Membres dont l'instrument de ratification a été enregistré entre la date d'approbation des amendements et la date de leur entrée en vigueur peuvent accepter les amendements au code, adoptés en vertu de l'article XV de la MLC, 2006. Etant donné l'absence de disposition expresse sur ce point

¹⁶ L'article 16 du règlement de la Commission tripartite spéciale – Rapports au Conseil d'administration – dispose que:

A l'issue des réunions visées à l'article 3 ci-dessus, la Commission de la MLC présente, par l'intermédiaire de son président, un rapport au Conseil d'administration sur l'application de la convention. Ce rapport peut contenir des recommandations adressées au Conseil d'administration sur les mesures à prendre pour assurer l'application effective, efficiente et, dans la mesure jugée opportune, uniforme de la convention.

¹⁷ Il est possible de voir l'état actuel des amendements au code de la MLC, 2006, pour chaque Membre ayant ratifié cet instrument à l'adresse: http://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331.

dans la convention, la CEACR a invité la Commission tripartite spéciale à examiner cette situation, en vue des amendements à apporter à la convention à l'avenir ¹⁸.

26. Après discussion avec le bureau de la Commission tripartite spéciale, le Bureau a été prié de fournir à la commission des renseignements sur la manière dont cette question a été traitée. Il convient de noter à cet égard que le Bureau a informé tous les Membres concernés de la possibilité d'accepter ces amendements en adressant une déclaration formelle à cet effet au Directeur général. La commission souhaitera peut-être encourager les gouvernements mentionnés au paragraphe 25 à indiquer clairement sans délai s'ils acceptent ou non ces amendements.
27. Depuis l'entrée en vigueur des amendements, 53 cas d'abandon ont été enregistrés dans la base de données conjointe OMI/OIT sur les cas d'abandon des gens de mer. Huit de ces cas concernaient des navires battant pavillon d'Etats qui n'avaient pas ratifié la MLC, 2006, au 30 janvier 2018. Parmi les 45 cas restants, seuls huit navires détenaient à bord un certificat de garantie financière en cas d'abandon des gens de mer. En 2017, le nombre de cas signalés a fortement augmenté et a atteint 55 alors qu'il oscillait entre 12 et 19 ces cinq dernières années. Vingt de ces cas ont été résolus (dont six cas litigieux).

B.3.2. Travaux de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations

28. La CEACR a déjà examiné les 55 premiers rapports sur l'application de la MLC, 2006, présentés au titre de l'article 22 de la Constitution de l'OIT par les Membres ayant ratifié la convention. Les législations et les pratiques des principaux Etats du pavillon à travers le monde ont été examinées.
29. La CEACR a observé que, dans l'ensemble, des efforts remarquables ont été faits pour mettre à exécution la convention. Elle a toutefois relevé un certain nombre de problèmes qui restent à régler. A cet égard, la situation diffère grandement d'un pays à l'autre. Alors que dans certains cas la CEACR attire l'attention du gouvernement sur des lacunes touchant à des détails spécifiques de la convention, dans d'autres, elle demande aux gouvernements concernés de mettre en place la législation de base permettant de donner effet à la plupart des dispositions de la convention.
30. Certaines des questions soulevées par la CEACR concernant l'application de la MLC, 2006, peuvent se résumer comme suit ¹⁹:
 1. *Consultations.* Dans certains pays, il n'existait pas d'organisations représentatives de marins ou d'armateurs ou des deux. Dans ce contexte, rappelant que la mise en œuvre d'un nombre important de dispositions de la convention exige des consultations, les gouvernements concernés ont été priés de recourir à la Commission tripartite spéciale. Dans d'autres cas, il existait des organisations d'armateurs et de gens de mer, mais les

¹⁸ Voir *Observations concernant l'entrée en vigueur des amendements au code de la MLC, 2006, adoptés selon la procédure simplifiée prévue à l'article XV de la convention*, observation générale (CEACR) adoptée en 2016 et publiée en 2017, disponible à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORMLEXPUB:13100:0::NO::P13100_COMMENT_ID,P11110_COUNTRY_ID,P11110_COUNTRY_NAME,P11110_COMMENT_YEAR:3325970,,2016.

¹⁹ Le résumé a été établi pour information sur la base des demandes directes formulées par la CEACR sur l'application la MLC, 2006, qui sont disponibles à l'adresse: <http://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORMLEXPUB:20010:0::NO::>.

gouvernements concernés n'avaient pas communiqué d'informations indiquant que des consultations avaient eu effectivement lieu, comme prévu par la convention.

2. *Champ d'application de la convention*

a) *Définition du marin.* Un certain nombre de pays ne faisaient pas en sorte que la protection apportée par la convention soit garantie à tous les gens de mer couverts par celle-ci. Certains pays avaient exclu les apprentis et les élèves des métiers et professions maritimes de la définition des gens de mer. La commission a considéré que l'obtention d'une formation à bord aux fins de devenir marin implique par définition de travailler à bord et, par conséquent, il ne fait aucun doute que les apprentis et les élèves des métiers et professions maritimes doivent être considérés comme des gens de mer au sens de la convention. Certains pays ont déterminé que «le personnel non marin, employé sous accords de services externalisés» ne doit pas être considéré comme des gens de mer. La commission a rappelé que la nature du contrat (accord d'externalisation dans le cas présent) n'a aucune incidence sur la définition du marin pour autant que cette personne travaille à bord d'un navire auquel la convention s'applique.

b) *Définition du navire.* Certains pays avaient adopté des dérogations générales ou ponctuelles à leur législation pertinente pour différentes catégories de navires, en fonction de leur zone d'activité (distance en miles nautiques, plateau continental ou notions telles que les «eaux de la République», les «eaux côtières» ou les «voyages à proximité du littoral»), de leur taille ou du nombre de marins à bord, ou de leur destination (par exemple les bateaux de plaisance), qui soit ne sont pas bien définies dans les dispositions les concernant, soit sont en contradiction avec le champ d'application de la convention.

3. *Age minimum.* La législation de certains pays ne prévoyait pas clairement l'interdiction d'employer des personnes de moins de 16 ans à bord d'un navire. En outre, plusieurs pays n'avaient pas adopté de disposition interdisant clairement les travaux dangereux aux gens de mer de moins de 18 ans. Des pays prévoient des dérogations à l'interdiction du travail dangereux dans des situations particulières, alors que ce n'est pas autorisé par la convention. Un certain nombre de pays devaient encore adopter, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer, une liste des types de travail susceptibles de compromettre la santé ou la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans.

4. *Recrutement et placement.* Un certain nombre de pays n'avaient pas adopté de dispositions nationales ou n'avaient pas communiqué d'informations pertinentes au sujet du système d'homologation des agences de recrutement et de placement de gens de mer; des critères minima concernant le fonctionnement des services privés de recrutement et de placement de gens de mer; et des procédures d'enquête sur les plaintes.

5. *Contrat d'engagement maritime.* Plusieurs pays faisaient face à des difficultés dans la mise en œuvre de la prescription imposant que le contrat d'engagement maritime soit signé par le marin et l'armateur ou un représentant de celui-ci. Dans de tels cas, il a été demandé de prendre des mesures additionnelles, tout en rappelant l'importance du lien juridique fondamental que la convention établit entre le marin et la personne désignée comme «armateur». Plusieurs législations ne garantissaient pas le droit des gens de mer de demander conseil concernant le contrat d'engagement maritime avant de le signer ou ne respectaient pas les prescriptions de la liste des points qui devraient figurer dans les contrats d'emploi des gens de mer. Certains pays n'avaient pas défini clairement le préavis minimum approprié de résiliation du contrat que doivent donner les gens de

mer et les armateurs ou ne prévoyaient pas la possibilité de résilier le contrat à plus bref délai ou sans préavis pour des raisons de convenance personnelle.

6. *Durée du travail et du repos.* Plusieurs pays faisaient face à des difficultés dans la mise en œuvre des dispositions exigeant que les Membres fixent un nombre maximal d'heures de travail ou un nombre minimal d'heures de repos. On a estimé qu'il ne fallait pas comprendre que la convention permet aux armateurs ou aux capitaines de choisir le régime des heures maximales de travail et des heures minimales de repos. Plusieurs pays autorisaient des dérogations aux durées minima de travail ou de repos reconnues, y compris celles de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW) de l'Organisation maritime internationale (OMI), par l'intermédiaire de la législation ou de contrats individuels et pas uniquement par des conventions collectives comme l'exige la convention.
7. *Congé payé annuel.* Les législations de certains pays ne garantissaient pas une période minimum de congé payé annuel. L'interdiction de renoncer au congé payé annuel pose problème en ce qui concerne certains pays. Le paragraphe 3 de la norme A2.4 de la MLC, 2006, prévoit l'interdiction de tout accord portant sur la renonciation au droit de congé payé annuel, sauf dans les cas prévus par l'autorité compétente. Tout en notant que la convention ne comporte aucune disposition sur la nature et la portée des exceptions autorisées, on a estimé que cette disposition doit être interprétée de manière restrictive. En revanche, considérer que cette norme permet d'une manière générale de renoncer au congé annuel en échange d'une compensation financière ou sous d'autres formes serait contraire à l'objectif de la règle 2.4 qui est de garantir aux gens de mer un congé adéquat. La commission a attiré l'attention de plusieurs gouvernements sur le fait que, quelle que soit la durée du contrat d'engagement, le marin a droit à un congé payé annuel d'au moins trente jours après onze mois de service continu à bord, sauf dans des cas spécifiques prévus respectivement par l'autorité compétente. Pour les périodes de service plus courtes, le nombre de jours correspondant doit être calculé au prorata.
8. *Rapatriement.* Certains pays définissaient de manière générale les cas dans lesquels les marins n'ont pas droit au rapatriement. La commission considère que, même lorsqu'un marin a été reconnu, conformément à la législation nationale, à d'autres dispositions ou aux conventions collectives applicables, coupable d'un manquement grave aux obligations de son emploi, l'armateur n'est pas déchargé de l'obligation de payer, en premier lieu, les frais de rapatriement. Certains pays ne respectaient pas les prescriptions concernant la durée maximum de service à bord.
9. *Effectifs.* La commission a prié certains pays d'indiquer comment la détermination des effectifs suffisants pour assurer la sécurité prend en compte les prescriptions relatives à l'alimentation et au service de table figurant à la règle 3.2, et norme A.3.2 (norme A.2.7, paragraphe 3).
10. *Logement.* Les dispositions applicables au logement et aux lieux de loisirs des gens de mer de plusieurs pays prévoyaient des dérogations que n'autorise pas la convention.
11. *Santé et sécurité.* Plusieurs pays n'avaient pas adapté leurs directives nationales en matière de gestion de la santé et la sécurité au travail à bord des navires, après consultation des représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer.
12. *Sécurité sociale.* Un grand nombre de pays ne veillaient pas à ce que tous les gens de mer résidant habituellement sur leur territoire bénéficient de la protection en matière de sécurité sociale dans les branches applicables.

-
13. *Déclaration de conformité du travail maritime (DCTM).* Certains pays faisaient face à des difficultés concernant le contenu de la DCTM, Partie I, celle-ci ne se référant qu'aux dispositions de la convention sans préciser le contenu des prescriptions nationales qu'elles représentent. Concernant la DCTM Partie II, qui vise à identifier les mesures prises par les armateurs pour garantir l'application des prescriptions nationales, il a été noté que les exemples fournis par certains pays ne contiennent pas d'informations sur ces mesures. Dans de tels cas, la DCTM n'atteignait pas le but pour lequel elle est exigée, qui est d'aider toutes les personnes concernées telles que les inspecteurs de l'Etat du pavillon, les fonctionnaires autorisés dans les Etats du port et les marins à vérifier que les prescriptions nationales relatives aux 16 points énumérés sont convenablement appliquées à bord des navires.
 14. *Inspections et enquêtes sur les accidents maritimes graves.* Certains pays faisaient face à des difficultés pour garantir l'indépendance des inspecteurs de tout changement de gouvernement et de toute influence extérieure indue. Plusieurs pays n'avaient pas communiqué d'informations suffisantes sur la manière dont la confidentialité est garantie par les inspecteurs qui reçoivent des plaintes et/ou sur l'interdiction de toute forme de victimisation d'un marin ayant porté plainte. Dans plusieurs pays, il n'y avait pas d'obligation de diligenter une enquête officielle sur tout accident maritime grave.
 15. *Contrôle des organisations reconnues.* Un certain nombre de pays n'ont pas communiqué d'informations sur le fonctionnement et le contrôle des organisations reconnues.
 16. *Contrôle de l'Etat du port.* Un certain nombre de pays n'ont pas communiqué d'informations sur: 1) le système efficace de surveillance pour faire en sorte que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires répondent aux prescriptions de la convention; et 2) la confidentialité des plaintes. D'autres pays n'ont pas communiqué d'informations sur les procédures établies concernant les plaintes déposées à terre pour les gens de mer faisant escale dans des ports étrangers.

B.3.3. Contrôle par l'Etat du port

31. Le Comité du Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port a soumis une demande au bureau de la Commission tripartite spéciale concernant la possibilité de présenter les résultats de la campagne d'inspection intensive sur la MLC, 2006, réalisée en 2016, à la troisième réunion de la commission. Cette demande a été accueillie favorablement. Selon le rapport établi ²⁰, «un total de 3 674 inspections ont été effectuées au moyen du questionnaire prévu à cet effet rempli à bord des navires à inspecter. D'une manière générale, les résultats de la campagne d'inspection intensive sur la MLC, 2006, montrent un niveau d'application satisfaisant des prescriptions de la convention à bord des navires inspectés (au moins 95 pour cent de réponses affirmatives obtenues dans le questionnaire, exception faite de la question portant sur la teneur du contrat d'engagement maritime qui a recueilli 93,5 pour cent de réponses affirmatives), et un niveau de conformité suffisant quant aux éléments de la convention abordés dans le questionnaire concernant l'immobilisation des navires. Il ressort du questionnaire que 42 navires ont été immobilisés, soit 1,1 pour cent du nombre total. Les principaux motifs d'immobilisation concernaient les salaires, les contrats d'engagement maritime et la procédure de plainte.» La commission souhaitera peut-être débattre des résultats de cette campagne d'inspection intensive.

²⁰ *Report of the 2016 Concentrated Inspection Campaign (CIC) on Maritime Labour Convention, 2006* (en anglais uniquement) disponible à l'adresse: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_613476.pdf.

-
32. Conformément à la déclaration ministérielle adoptée à l'issue de la troisième Conférence ministérielle conjointe des protocoles d'entente de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'Etat du port ²¹, l'ajout de la MLC, 2006, de l'OIT à titre d'outil pertinent dans les protocoles de Paris et de Tokyo, ainsi que les mesures connexes visant à mieux former les agents chargés du contrôle des navires par l'Etat du port qui mènent des inspections en rapport avec les exigences de cette convention, a grandement contribué à améliorer les conditions de travail et de vie en mer.
33. Dans la déclaration ministérielle susmentionnée, l'attention de l'OIT est appelée sur l'importance de collaborer avec l'OMI et de veiller à ce que les deux protocoles d'entente s'attachent à reconnaître les certificats électroniques. On peut également y lire que «[d]es certificats de navires sont maintenant élaborés et publiés sous forme électronique depuis que le Comité de facilitation de l'OMI a approuvé les lignes directrices concernant l'utilisation de certificats électroniques. Il s'agit là d'une étape importante en vue de réduire les fardeaux administratifs imposés aux administrations, aux agents chargés du contrôle des navires par l'Etat du port, aux équipages des navires et aux autres intervenants. Il n'existe pas d'obstacles technologiques ou juridiques à la reconnaissance des certificats électroniques». La Commission tripartite spéciale souhaitera peut-être étudier les incidences possibles de cette évolution eu égard aux certificats requis par la MLC, 2006.

B.4. Consultations tripartites en vertu de l'article VII

34. La MLC, 2006, vise à encourager le tripartisme au niveau national. Plusieurs de ses dispositions, notamment celles qui concernent les cas spécifiques d'application et de dérogation visés au Titre 3 qui sont laissés à l'appréciation des pays, prévoient la tenue de consultations tripartites entre le gouvernement et les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés aux fins de la mise en œuvre de la convention. Certains Membres ne comptent toutefois pas encore de telles organisations sur leur territoire et c'est pourquoi l'article VII de la MLC, 2006, dispose que, en pareil cas, le gouvernement doit consulter la Commission tripartite spéciale.
35. La commission devra étudier toute demande de consultation qui lui aura été soumise à temps pour être examinée au cours de sa troisième réunion. A ce jour, aucune demande en ce sens n'a encore été présentée.
36. Les procédures applicables aux consultations en vertu de l'article VII de la convention sont définies à l'article 14 du règlement de la commission; les demandes de consultation sont adressées au président de la Commission tripartite spéciale par l'intermédiaire du Bureau international du Travail.
37. Aucune demande de consultation en vertu de l'article VII de la MLC, 2006, n'a été présentée depuis la première réunion de la commission en avril 2014.

²¹ Déclaration disponible à l'adresse suivante: <https://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/troisieme-conference-ministerielle-conjointe-protocoles-entente-paris-tokyo-contrrole-navires-etat-port.html>.

Annexe A

Ordre du jour de la troisième réunion de la Commission tripartite spéciale (Genève, 23-27 avril 2018)

1. Rapport du Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale
2. Examen de toute proposition d'amendement au code de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006)
3. Echange d'informations sur l'application de la MLC, 2006
4. Examen, le cas échéant, des demandes de consultation au titre de l'article VII de la MLC, 2006
5. 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) ¹
6. Autres questions

¹ 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](http://www.ilo.org/gb/decisions/GB326-decision/WCMS_461373/lang--fr/index.htm). Décision disponible à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/gb/decisions/GB326-decision/WCMS_461373/lang--fr/index.htm.

Annexe B

Dispositions pertinentes de la MLC, 2006

Consultations avec les organisations d'armateurs et de gens de mer

Article VII

Les dérogations, exemptions et autres applications souples de la présente convention nécessitant, aux termes de celle-ci, la consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer ne peuvent être décidées par un Membre, en l'absence de telles organisations représentatives sur son territoire, qu'après consultation avec la commission visée à l'article XIII.

Commission tripartite spéciale

Article XIII

1. 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.

2. Pour traiter des questions relevant de la présente convention, cette commission est composée 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.

3. Les représentants gouvernementaux des Membres n'ayant pas encore ratifié la présente convention peuvent participer aux travaux de la commission mais sans droit de vote sur les questions relevant de la convention. Le Conseil d'administration peut inviter d'autres organisations ou entités à se faire représenter à la commission par des observateurs.

4. Les droits de vote des représentants des armateurs et des représentants des gens de mer à la commission sont pondérés de façon à garantir que chacun de ces deux groupes possède la moitié des droits de vote dont dispose l'ensemble des gouvernements représentés à la réunion et autorisés à voter.

Amendements au code

Article XV

1. Le code peut être amendé soit selon la procédure énoncée à l'article XIV, soit, sauf disposition contraire expresse, selon la procédure décrite dans le présent article.

2. Un amendement au code peut être proposé au Directeur général du Bureau international du Travail par le gouvernement d'un Membre de l'Organisation, par le groupe des représentants des armateurs ou par le groupe des représentants des gens de mer nommés à la commission visée à l'article XIII. Un amendement proposé par un gouvernement doit avoir été proposé ou être appuyé par au moins cinq gouvernements de Membres ayant ratifié la convention ou par le groupe des représentants des armateurs ou des gens de mer susvisés.

3. Un amendement au code peut être proposé au Directeur général du Bureau international du Travail par le gouvernement d'un Membre de l'Organisation, par le groupe des représentants des armateurs ou par le groupe des représentants des gens de mer nommés à la commission visée à l'article XIII. Un amendement proposé par un gouvernement doit avoir été proposé ou être appuyé par au moins cinq gouvernements de Membres ayant ratifié la convention ou par le groupe des représentants des armateurs ou des gens de mer susvisés.

4. A l'expiration du délai visé au paragraphe 3 du présent article, la proposition, accompagnée d'un résumé des observations ou suggestions faites selon le même paragraphe, est transmise à la commission pour examen dans le cadre d'une réunion. Un amendement est réputé adopté:

-
- a) si la moitié au moins des gouvernements des Membres ayant ratifié la présente convention sont représentés à la réunion au cours de laquelle la proposition est examinée;
 - b) si une majorité d'au moins deux tiers des membres de la commission votent en faveur de l'amendement; et
 - c) si cette majorité rassemble au moins la moitié des voix des membres gouvernementaux, la moitié des voix des représentants des armateurs et la moitié des voix des représentants des gens de mer inscrits à la réunion lorsque la proposition est mise aux voix.

5. Un amendement adopté conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article est présenté à la session suivante de la Conférence pour approbation. Pour être approuvé, il doit recueillir la majorité des deux tiers des voix des délégués présents. Si cette majorité n'est pas atteinte, l'amendement est renvoyé devant la commission pour que celle-ci le réexamine, si elle le souhaite.

6. Le Directeur général notifie les amendements approuvés par la Conférence à chacun des Membres dont l'instrument de ratification de la présente convention a été enregistré avant la date de cette approbation. Ces Membres sont désignés ci-après comme les «Membres ayant déjà ratifié la convention». La notification qu'ils reçoivent fait référence au présent article et un délai leur est imparti pour exprimer formellement leur désaccord. Ce délai est de deux ans à compter de la date de notification sauf si, lorsqu'elle approuve l'amendement, la Conférence fixe un délai différent qui doit être au minimum d'une année. Une copie de la notification est communiquée pour information aux autres Membres de l'Organisation.

7. Un amendement approuvé par la Conférence est réputé avoir été accepté sauf si, avant la fin du délai prescrit, plus de 40 pour cent des Membres ayant ratifié la convention et représentant 40 pour cent au moins de la jauge brute de la flotte marchande mondiale des Membres ayant ratifié la convention expriment formellement leur désaccord auprès du Directeur général.

8. Un amendement réputé avoir été accepté entre en vigueur six mois après la fin du délai fixé pour tous les Membres ayant déjà ratifié la convention, sauf ceux ayant exprimé formellement leur désaccord conformément aux dispositions du paragraphe 7 du présent article et n'ayant pas retiré ce désaccord conformément aux dispositions du paragraphe 11. Toutefois:

- a) avant la fin du délai fixé, tout Membre ayant déjà ratifié la convention peut informer le Directeur général qu'il ne sera lié par l'amendement que lorsqu'il aura notifié expressément son acceptation;
- b) avant la date d'entrée en vigueur de l'amendement, tout Membre ayant déjà ratifié la convention peut informer le Directeur général qu'il n'appliquera pas cet amendement pendant une période déterminée.

9. Un amendement faisant l'objet de la notification mentionnée au paragraphe 8 a) du présent article entre en vigueur pour le Membre ayant notifié son acceptation six mois après la date à laquelle il a informé le Directeur général qu'il accepte l'amendement ou à la date à laquelle l'amendement entre en vigueur pour la première fois, si celle-ci est postérieure.

10. La période visée au paragraphe 8 b) du présent article ne devra pas dépasser une année à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou se prolonger au-delà de la période plus longue prescrite par la Conférence au moment où elle a approuvé l'amendement.

11. Un Membre ayant exprimé formellement son désaccord sur un amendement donné peut le retirer à tout moment. Si la notification de ce retrait parvient au Directeur général après l'entrée en vigueur dudit amendement, celui-ci entre en vigueur pour le Membre six mois après la date à laquelle ladite notification a été enregistrée.

12. Une fois qu'un amendement est entré en vigueur, la convention ne peut être ratifiée que sous sa forme modifiée.

13. Dans la mesure où un certificat de travail maritime porte sur des questions couvertes par un amendement à la convention qui est entré en vigueur:

- a) un Membre ayant accepté cet amendement n'est pas tenu d'étendre le bénéfice de la convention en ce qui concerne les certificats de travail maritime délivrés à des navires battant le pavillon d'un autre Membre qui:
 - i) a exprimé formellement, selon le paragraphe 7 du présent article, un désaccord avec l'amendement et ne l'a pas retiré; ou

-
- ii) a notifié, selon le paragraphe 8 *a*) du présent article, que son acceptation est subordonnée à une notification ultérieure expresse de sa part et n'a pas accepté l'amendement;
 - b) un Membre ayant accepté l'amendement étend le bénéfice de la convention en ce qui concerne les certificats délivrés à des navires battant le pavillon d'un autre Membre qui a notifié, selon le paragraphe 8 *b*) du présent article, qu'il n'appliquera pas l'amendement pendant une période déterminée conformément au paragraphe 10 du présent article.

Annexe C

Résultats des travaux du Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL STCMLC/WG/2017/D.1(Rev.)

Groupe de travail de la Commission tripartite
spéciale instituée en vertu de la convention
du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)

Genève
3-5 avril 2017

Propositions résultant des discussions du groupe de travail relatives à la garantie du salaire du marin lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs

Le texte suivant reflète les divers types de propositions qui ont été débattues et est sans préjudice des positions des gouvernements ou des groupes. Il conviendrait de considérer que ce résultat ne se substitue, ni ne fait obstacle, à la nécessité de soumettre des propositions au Directeur général du BIT, conformément à l'article XV, paragraphe 2, de la convention du travail maritime, telle qu'amendée (MLC, 2006).

a) Amendements à la norme A2.1 de la MLC, 2006, et au principe directeur connexe

Insérer un nouveau paragraphe 1 à la norme A2.1 – Contrat d'engagement maritime, comme suit:

Aux fins de la présente norme, l'expression:

- a) *piraterie* s'entend au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (UNCLOS);
- b) *vols à main armée à l'encontre des navires* désigne tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un Etat, ou tout acte ayant pour but d'inciter à commettre un acte défini ci-dessus ou commis dans l'intention de le faciliter ¹.

¹ OMI, résolution A.1025(26).

Insérer un nouveau paragraphe 7 à la norme A2.1 – Contrat d’engagement maritime, comme suit:

Tout Membre adopte une législation disposant qu’un contrat d’engagement maritime ne peut pas prendre fin lorsque, à la suite d’actes de piraterie ou de vols à main armée à l’encontre des navires, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs.

* * *

Eléments à prendre en considération lors de la rédaction du principe directeur connexe:

- 1) Le principe directeur devrait indiquer qu’un armateur n’est pas en mesure de rapatrier les marins tenus en captivité et, de ce fait, qu’il ne peut pas valablement mettre fin au contrat d’engagement maritime, dès lors qu’il en aurait l’intention.
- 2) Il conviendrait de clarifier (dans la norme ou le principe directeur) la période de captivité et la date du décès, cette dernière devant être définie en conformité avec la législation nationale applicable de l’Etat du pavillon ou de l’Etat de résidence du marin, selon qu’il convient.

b) Amendements à la norme A2.2 de la MLC, 2006, et au principe directeur connexe

Insérer un nouveau paragraphe 7 à la norme A2.2 – Salaires, comme suit:

Lorsque, à la suite d’actes de piraterie ou de vols à main armée à l’encontre des navires, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, le salaire du marin et les prestations prévus dans le contrat d’engagement maritime continueront à lui être versés, et les virements à être effectués, conformément au paragraphe 4 de la présente norme, pendant toute la période de captivité, jusqu’à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié, conformément à la norme A2.5, ou jusqu’au décès du marin pendant sa captivité.

* * *

Eléments à prendre en considération lors de la rédaction du principe directeur connexe:

- 1) Il conviendrait de faire en sorte que la définition du vol à main armée à l’encontre des navires couvre l’enlèvement.
- 2) Aucune disposition de la norme A2.2 ne permet à l’armateur de mettre fin au contrat d’engagement maritime pendant la période de captivité.
- 3) Il conviendrait de recommander que le droit au rapatriement ne puisse expirer pendant la période de captivité du marin.
- 4) Il conviendrait de clarifier (dans la norme ou le principe directeur) la période de captivité et la date du décès, cette dernière devant être définie en conformité avec la législation nationale applicable de l’Etat du pavillon ou de l’Etat de résidence du marin, selon qu’il convient.

c) Eléments à intégrer dans des directives du Bureau en dehors de la MLC, 2006

- 1) Les armateurs devraient continuer à verser le salaire du marin et toutes autres prestations prévus dans le contrat d’engagement maritime lorsque, à la suite d’actes de piraterie et/ou de vols à main armée à l’encontre des navires, il est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs.
- 2) Aux fins des directives, «piraterie» s’entend au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (UNCLOS) et «vol à main armée à l’encontre des navires» s’entend au sens de la résolution de l’OMI A.1025(26).
- 3) Les obligations de l’armateur prévues au paragraphe 1 ci-dessus devraient être maintenues jusqu’à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié, conformément aux dispositions de la norme A2.5 et au principe directeur B2.5, ou jusqu’à la date du décès si le marin meurt pendant sa captivité. La date du décès devrait être définie selon la législation nationale applicable.

-
- 4) L'armateur devrait continuer à effectuer les virements à la personne ou aux personnes désignées par le marin, conformément à la norme A2.2(4) de la MLC, 2006.
 - 5) L'armateur ne devrait pas mettre fin au contrat d'engagement maritime lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs.

Lorsque le contrat d'engagement maritime a été établi pour une durée déterminée et qu'il expire alors que, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, l'armateur devrait considérer que le contrat d'engagement maritime est valable jusqu'à la fin de la période de captivité.

Lorsque l'armateur a déjà notifié au marin que le contrat d'engagement maritime prend fin et que la date de fin de contrat a lieu pendant la période de captivité du marin, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, l'armateur devrait considérer que le contrat d'engagement maritime est valable jusqu'à la fin de la période de captivité.

- 6) Il conviendrait de mentionner les orientations existantes destinées aux armateurs concernant les meilleures pratiques en matière d'appui aux gens de mer et à leurs familles pendant ou après des actes de piraterie, par exemple, le *Guide de bonnes pratiques à l'intention des compagnies maritimes et des sociétés de manning, Soutien humanitaire aux marins et à leurs familles en cas de vols à main armée et d'actes de piraterie*, élaboré par le Réseau international d'assistance sociale aux gens de mer.
- 7) Il conviendrait d'encourager les marins à conclure des accords sur les virements.
- 8) Il conviendrait de traiter la question du soutien aux marins en cas de troubles dus au stress post-traumatique.

* * *

**Proposition de projet de résolution concernant
l'amélioration du processus d'élaboration
des propositions d'amendement au code
de la convention du travail maritime,
telle qu'amendée (MLC, 2006)**

La troisième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, ayant reçu les recommandations du groupe de travail mis en place par la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale et approuvé par le Conseil d'administration à sa 326^e session (mars 2016), chargé de l'amélioration du processus d'élaboration des propositions d'amendement au code la MLC, 2006, conformément à l'article XV de la convention:

- i) décide de recommander l'usage du modèle joint pour orienter l'élaboration et la présentation des propositions d'amendement et, à cet égard;
- ii) suggère que le bureau de la Commission tripartite spéciale puisse communiquer, directement ou sur demande, un retour d'information et des commentaires, de manière confidentielle, à l'auteur(s) de la/des proposition(s) d'amendement en vue de faciliter les discussions ultérieures de la Commission tripartite spéciale;
- iii) souligne que la communication volontaire avec le bureau de la Commission tripartite spéciale ne devrait pas faire obstacle au droit de soumettre une/des proposition(s) d'amendement, comme prévu à l'article XV, paragraphe 2, de la convention, et ne devrait pas retarder la prompt communication de la/des proposition(s) d'amendement à l'ensemble des Membres de l'Organisation, conformément à l'article XV, paragraphe 3.

**Groupe de travail de la Commission tripartite
spéciale instituée en vertu de la convention
du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)**

Genève
3-5 avril 2017

**Modèle de présentation des propositions
d'amendement au code de la convention
du travail maritime, 2006, telle qu'amendée
(MLC, 2006), conformément à l'article XV**

Ce modèle, à utiliser sur une base volontaire, contient une liste indicative d'informations à fournir pour faciliter l'examen, par la Commission tripartite spéciale, des propositions d'amendement au code de la MLC, 2006

Référence (à l'usage du BIT uniquement)

Partie A

Date: jour/mois/année

Objet

Proposition soumise par (veuillez cocher la case correspondante)

-
- Gouvernement(s) de
-
- (appuyé(s) par:)
-
-
- Armateurs
-
-
- Gens de mer

Coordonnées

Nom:

Poste:

E-mail:

Téléphone:

Partie B

Contexte

Veillez exposer le contexte de la proposition (*en mentionnant, par exemple, les instruments internationaux pertinents, les discussions, les données ou les statistiques, les mesures prises par des organisations internationales, les activités au sein d'autres instances, etc.*).

Finalité

Exposer la/les raisons à l'origine de la proposition (*en expliquant, par exemple, la nécessité d'amender une norme (Partie A du code) ou un principe directeur (Partie B du code), ou les deux, et de quelle façon cet amendement remplit les objectifs de la MLC, 2006*).

Considérations pertinentes

Veillez exposer les bénéfices et l'incidence ([sociale], [financière], pratique/administrative, ou autre) de la proposition, le cas échéant.

Partie C

Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (amendement(s) apparent(s) en track changes)

Partie D

Mesure(s) transitoire(s), le cas échéant

Veuillez indiquer toute proposition de mesure(s) transitoire(s) qui devrait être adoptée avec l'amendement proposé, ainsi que le calendrier possible pour leur mise en œuvre.

--

Veuillez joindre tout document ou référence pour appuyer la proposition.

[Remarque: L'auteur/les auteurs de la proposition pourra/pourront souhaiter discuter de manière informelle et confidentielle du contenu des parties B et D ci-dessus avec le bureau de la Commission tripartite spéciale avant la soumission officielle de la proposition d'amendement. Cela ne devrait pas retarder la prompt communication de la proposition à l'ensemble des Membres de l'Organisation, conformément à l'article XV, paragraphe 3, de la MLC, 2006.]

Amendements au code

Article XV

1. Le code peut être amendé soit selon la procédure énoncée à l'article XIV, soit, sauf disposition contraire expresse, selon la procédure décrite dans le présent article.

2. Un amendement au code peut être proposé au Directeur général du Bureau international du Travail par le gouvernement d'un Membre de l'Organisation, par le groupe des représentants des armateurs ou par le groupe des représentants des gens de mer nommés à la commission visée à l'article XIII. Un amendement proposé par un gouvernement doit avoir été proposé ou être appuyé par au moins cinq gouvernements de Membres ayant ratifié la convention ou par le groupe des représentants des armateurs ou des gens de mer susvisés.

3. Après avoir vérifié que la proposition d'amendement remplit les conditions établies au paragraphe 2 du présent article, le Directeur général la communique sans tarder, avec toute observation ou suggestion jugée opportune, à l'ensemble des Membres de l'Organisation en les invitant à lui faire connaître leurs observations ou suggestions sur cette proposition dans un délai de six mois ou dans le délai, compris entre trois et neuf mois, fixé par le Conseil d'administration.

4. A l'expiration du délai visé au paragraphe 3 du présent article, la proposition, accompagnée d'un résumé des observations ou suggestions faites selon le même paragraphe, est transmise à la commission pour examen dans le cadre d'une réunion. Un amendement est réputé adopté:

- a) si la moitié au moins des gouvernements des Membres ayant ratifié la présente convention sont représentés à la réunion au cours de laquelle la proposition est examinée;
- b) si une majorité d'au moins deux tiers des membres de la commission votent en faveur de l'amendement; et
- c) si cette majorité rassemble au moins la moitié des voix des membres gouvernementaux, la moitié des voix des représentants des armateurs et la moitié des voix des représentants des gens de mer inscrits à la réunion lorsque la proposition est mise aux voix.

5. Un amendement adopté conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article est présenté à la session suivante de la Conférence pour approbation. Pour être approuvé, il doit recueillir la majorité des deux tiers des voix des délégués présents. Si cette majorité n'est pas atteinte, l'amendement est renvoyé devant la commission pour que celle-ci le réexamine, si elle le souhaite.

6. Le Directeur général notifie les amendements approuvés par la Conférence à chacun des Membres dont l'instrument de ratification de la présente convention a été enregistré avant la date de cette approbation. Ces Membres sont désignés ci-après comme les «Membres ayant déjà ratifié la convention». La notification qu'ils reçoivent fait référence au présent article et un délai leur est imparti pour exprimer formellement leur désaccord. Ce délai est de deux ans à compter de la date de notification sauf si, lorsqu'elle approuve l'amendement, la Conférence fixe un délai différent qui doit être au minimum d'une année. Une copie de la notification est communiquée pour information aux autres Membres de l'Organisation.

7. Un amendement approuvé par la Conférence est réputé avoir été accepté sauf si, avant la fin du délai prescrit, plus de 40 pour cent des Membres ayant ratifié la convention et représentant 40 pour cent au moins de la jauge brute de la flotte marchande mondiale des Membres ayant ratifié la convention expriment formellement leur désaccord auprès du Directeur général.

8. Un amendement réputé avoir été accepté entre en vigueur six mois après la fin du délai fixé pour tous les Membres ayant déjà ratifié la convention, sauf ceux ayant exprimé formellement leur désaccord conformément aux dispositions du paragraphe 7 du présent article et n'ayant pas retiré ce désaccord conformément aux dispositions du paragraphe 11. Toutefois:

- a) avant la fin du délai fixé, tout Membre ayant déjà ratifié la convention peut informer le Directeur général qu'il ne sera lié par l'amendement que lorsqu'il aura notifié expressément son acceptation;
- b) avant la date d'entrée en vigueur de l'amendement, tout Membre ayant déjà ratifié la convention peut informer le Directeur général qu'il n'appliquera pas cet amendement pendant une période déterminée.

9. Un amendement faisant l'objet de la notification mentionnée au paragraphe 8 a) du présent article entre en vigueur pour le Membre ayant notifié son acceptation six mois après la date à laquelle il a informé le Directeur général qu'il accepte l'amendement ou à la date à laquelle l'amendement entre en vigueur pour la première fois, si celle-ci est postérieure.

10. La période visée au paragraphe 8 b) du présent article ne devra pas dépasser une année à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou se prolonger au-delà de la période plus longue prescrite par la Conférence au moment où elle a approuvé l'amendement.

11. Un Membre ayant exprimé formellement son désaccord sur un amendement donné peut le retirer à tout moment. Si la notification de ce retrait parvient au Directeur général après l'entrée en vigueur dudit amendement, celui-ci entre en vigueur pour le Membre six mois après la date à laquelle ladite notification a été enregistrée.

12. Une fois qu'un amendement est entré en vigueur, la convention ne peut être ratifiée que sous sa forme modifiée.

13. Dans la mesure où un certificat de travail maritime porte sur des questions couvertes par un amendement à la convention qui est entré en vigueur:

- a) un Membre ayant accepté cet amendement n'est pas tenu d'étendre le bénéfice de la convention en ce qui concerne les certificats de travail maritime délivrés à des navires battant le pavillon d'un autre Membre qui:
 - i) a exprimé formellement, selon le paragraphe 7 du présent article, un désaccord avec l'amendement et ne l'a pas retiré; ou
 - ii) a notifié, selon le paragraphe 8 a) du présent article, que son acceptation est subordonnée à une notification ultérieure expresse de sa part et n'a pas accepté l'amendement;
- b) un Membre ayant accepté l'amendement étend le bénéfice de la convention en ce qui concerne les certificats délivrés à des navires battant le pavillon d'un autre Membre qui a notifié, selon le paragraphe 8 b) du présent article, qu'il n'appliquera pas l'amendement pendant une période déterminée conformément au paragraphe 10 du présent article.

Annexe D

Proposition d'adoption de directives en dehors de la MLC, 2006, présentée par le groupe des représentants des armateurs nommés à la Commission tripartite spéciale

Proposition pour l'élaboration de directives de l'OIT, en dehors de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), présentée par le groupe des représentants des armateurs (26 août 2017)

Garantie du salaire du marin lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs

Contexte

La deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale instituée en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) (Genève, 8-10 février 2016), a décidé, conformément à l'article 15 de son règlement, de mettre en place un groupe de travail chargé notamment d'examiner les questions relatives à la garantie du salaire du marin, lorsque, à la suite d'actes tels que la piraterie et le vol à main armée, il est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, et d'élaborer des propositions, y compris des amendements au code de la MLC, 2006, pour traiter de ces questions.

Le Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale établi en vertu de la MLC, 2006, s'est réuni au BIT du 3 au 5 avril 2017. Le résultat de la discussion est consigné dans le document [STCMLC/WG/2017/D.1](#) qui soumet divers types de propositions pour éventuel examen par le STC. Ces propositions sont sans préjudice des positions des gouvernements ou des groupes et ne sauraient être considérées comme se substituant, ou faisant obstacle, à la nécessité de soumettre des propositions au Directeur général du BIT, conformément à l'article XV, paragraphe 2, de la MLC, 2006.

Le groupe des armateurs soumet donc l'une des propositions qui est faite au groupe de travail en utilisant le modèle établi lors de la réunion (voir document [STCMLC/WG/2017/D.3](#)).

Cette proposition figure à l'alinéa *c*) du document [STCMLC/WG/2017/D.1](#) et fournit des éléments qui pourraient être intégrés dans des directives du Bureau, en dehors de la MLC, concernant la garantie du salaire du marin lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs. Ces éléments sont reproduits ci-après:

-
- 1) Les armateurs devraient continuer à verser le salaire du marin et toutes autres prestations prévus dans le contrat d'engagement maritime lorsque, à la suite d'actes de piraterie et/ou de vols à main armée à l'encontre des navires, il est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs.
 - 2) Aux fins des directives, «piraterie» s'entend au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (UNCLOS) et «vol à main armée à l'encontre des navires» s'entend au sens de la résolution de l'OMI A.1025(26).
 - 3) Les obligations de l'armateur prévues au paragraphe 1 ci-dessus devraient être maintenues jusqu'à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié, conformément aux dispositions de la norme A2.5 et au principe directeur B2.5, ou jusqu'à la date du décès si le marin meurt pendant sa captivité. La date du décès devrait être définie selon la législation nationale applicable
 - 4) L'armateur devrait continuer à effectuer les virements à la personne ou aux personnes désignées par le marin, conformément à la norme A2.2(4) de la MLC, 2006.
 - 5) L'armateur ne devrait pas mettre fin au contrat d'engagement maritime lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs.

Lorsque le contrat d'engagement maritime a été établi pour une durée déterminée et qu'il expire alors que, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, l'armateur devrait considérer que le contrat d'engagement maritime est valable jusqu'à la fin de la période de captivité.

Lorsque l'armateur a déjà notifié au marin que le contrat d'engagement maritime prend fin et que la date de fin de contrat a lieu pendant la période de captivité du marin, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, l'armateur devrait considérer que le contrat d'engagement maritime est valable jusqu'à la fin de la période de captivité.

- 6) Il conviendrait de mentionner les orientations existantes destinées aux armateurs concernant les meilleures pratiques en matière d'appui aux gens de mer et à leurs familles pendant ou après des actes de piraterie, par exemple, le *Guide de bonnes pratiques à l'intention des compagnies maritimes et des sociétés de manning, Soutien humanitaire aux marins et à leurs familles en cas de vols à main armée et d'actes de piraterie*, élaboré par le Réseau international d'assistance sociale aux gens de mer.
- 7) Il conviendrait d'encourager les marins à conclure des accords sur les virements.
- 8) Il conviendrait de traiter la question du soutien aux marins en cas de troubles dus au stress post-traumatique.

Objet

Le groupe des armateurs reconnaît la nécessité de garantir le salaire des marins tenus en captivité, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, et appuie l'examen de cette question par la Commission tripartite spéciale. Cependant, comme évoqué dans le groupe de travail, il note que le nombre de cas de piraterie où des gens de mer n'ont pas perçu leur salaire est extrêmement réduit, la plupart des cas signalés étant antérieurs à l'entrée en vigueur des amendements apportés en 2014 à la convention (dispositions relatives à la garantie financière). Qui plus est, beaucoup des cas portés à l'attention du groupe de travail concernaient des navires qui se situent hors du champ d'application de la MLC, 2006, tels que les navires de pêche, les boutres et les jonques, ou battant pavillon d'Etats qui n'ont pas ratifié la MLC, 2006, ou qui ne respectent pas ses prescriptions. Le groupe des armateurs considère aussi que la MLC, 2006, couvre des situations où le contrat d'engagement maritime ne peut pas être résilié ou bien où les salaires cessent d'être versés quand un marin est tenu en captivité, sur le navire ou ailleurs, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires.

Le groupe des armateurs:

- considère donc qu'un amendement au code de la MLC, 2006, n'aiderait pas les personnes touchées, ne serait pas approprié, ou ne serait pas la réponse la plus efficace ou la plus proportionnée;
- rappelle que la MLC, 2006, n'est entrée en vigueur que récemment (notamment quelques amendements déjà adoptés) et requiert plus de temps pour être pleinement appliquée;
- considère que la réponse la plus appropriée, efficace et proportionnée consisterait à élaborer des directives du Bureau, en dehors de la MLC, concernant la garantie du salaire du marin lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs;
- propose que les orientations qui pourraient être élaborées devraient être d'application étendue et couvrir tous les personnels à bord des navires de mer et non pas seulement ceux qui relèvent du champ d'application de la MLC, 2006.

Qui plus est, de telles orientations garantiraient aussi que la disposition légale en vigueur et la pratique consistant pour les armateurs à continuer à verser le salaire du marin et toutes autres prestations prévus dans le contrat d'engagement maritime, lorsque, à la suite d'actes de piraterie et/ou de vols à main armée à l'encontre des navires, il est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, soient claires et qu'elles ne soient pas remises en question. Tout amendement au code de la MLC, 2006, sur cette question pourrait malheureusement avoir pour conséquence involontaire de nuire à la pratique actuelle ou de prêter à confusion en ce qui concerne les prescriptions de la MLC, 2006, relatives au paiement des salaires et au contrat d'engagement maritime.

Considérations pertinentes

La Commission tripartite spéciale est invitée à prendre note des orientations existantes figurant dans le guide élaboré par un certain nombre de parties prenantes du secteur dans le cadre du Programme d'aide humanitaire aux victimes de la piraterie en mer (MPHRP)¹ du Réseau international d'assistance sociale aux gens de mer (ISWAN). Il est intitulé *Guide de bonnes pratiques à l'intention des compagnies maritimes et des sociétés de manning, Soutien humanitaire aux marins et à leurs familles en cas de vols à main armée et d'actes de piraterie*.

Le groupe des armateurs ne propose pas que le document soit une directive du Bureau puisqu'il n'a pas été élaboré dans un cadre tripartite formel, mais estime qu'il pourrait constituer un bon point de départ et une ressource utile pour la discussion, au même titre que les éléments figurant à l'alinéa c) du document STCMLC/WG/2017/D.1. Ce document peut être consulté à l'adresse suivante: <http://seafarerswelfare.org/piracy/mphrp>, en français et en anglais.

¹ Le Programme d'aide humanitaire aux victimes de la piraterie en mer (MPHRP) a été créé en 2011 en tant qu'alliance à but non lucratif de partenaires de l'industrie maritime, de syndicats maritimes et des associations d'utilité publique (<http://seafarerswelfare.org/piracy/mphrp>). Le MPHRP vise à fournir une assistance aux gens de mer touchés par la piraterie maritime et à leurs familles. Outre l'aide fournie en vue du rétablissement et de la réadaptation des gens de mers et de leurs familles, le MPHRP élabore des orientations, met en œuvre des programmes de formation à l'intention des compagnies et des gens de mer et a mis sur pied un réseau de personnes qualifiées pour aider les marins victimes d'actes de piraterie et les membres de leurs familles.

Des copies des orientations de l'ISWAN sont annexées à la présente communication pour en faciliter la consultation. Elles pourraient être utiles au Bureau pour préparer la réunion tripartite chargée de produire des directives, ce qui permettrait aussi de réduire la charge financière et administrative afférente. Cela présenterait l'avantage supplémentaire de tirer parti de l'expérience considérable et des enseignements tirés par ceux qui ont été associés à la gestion de situations regrettables de ce type.

Proposition

Elaboration de directives de l'OIT, en dehors de la MLC, 2006, relatives à la garantie du salaire du marin lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, reprenant les éléments indiqués à l'alinéa *c*) du document STCMLC/WG/2017/D.1.

Mesures transitoires

Les orientations du Réseau international d'assistance sociale aux gens de mer (ISWAN) pourraient être utilisées en attendant que soient élaborées, en dehors de la MLC, 2006, de nouvelles directives officielles de l'OIT relatives à la garantie du salaire du marin lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs.