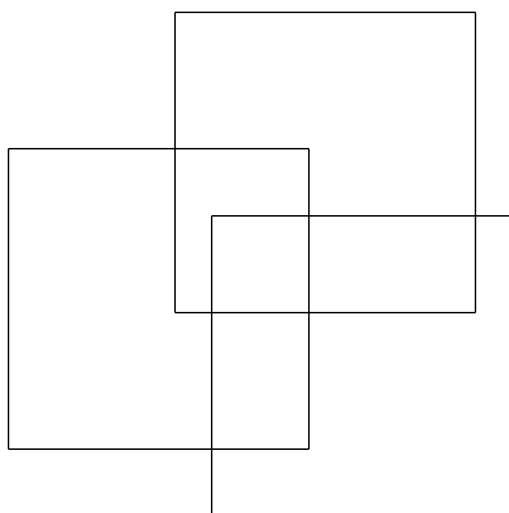




Rapport final

**Réunion du groupe de travail de la Commission
tripartite spéciale instituée en vertu de l'article XIII
de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)**
(Genève, 3-5 avril 2017)



STCMLC/WG/2017/5

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

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

Rapport final

**Réunion du groupe de travail de la Commission
tripartite spéciale instituée en vertu de l'article XIII
de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)
(Genève, 3-5 avril 2017)**

Geneva, 2017

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, GENÈVE

Copyright © Organisation internationale du Travail 2017

Première édition 2017

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.

Rapport final, Réunion du groupe de travail de la Commission tripartite spéciale instituée en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), Genève, 3-5 avril 2017, Bureau international du Travail, Département des normes internationales du travail, Département des politiques sectorielles, Genève, BIT, 2017.

ISBN 978-92-2-231308-2 (imprimé)

ISBN 978-92-2-231309-9 (pdf Web)

Egalement disponible en anglais: *Final report*, Meeting of the Special Tripartite Committee established under Article XIII of the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006), Geneva, 3-5 April 2017, ISBN 978-92-2-119771-3 (imprimé), ISBN 978-92-2-119772-0 (pdf Web), Genève, 2017; et en espagnol: *Informe final*, Reunión del Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006), Ginebra, 3-5 de abril de 2017, ISBN 978-92-2-330849-0 (imprimé), 978-92-2-330850-6 (pdf Web), Genève, 2017.

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.

Les publications et les produits numériques du Bureau international du Travail peuvent être obtenus dans les principales librairies ou auprès des plates-formes de distribution numérique. On peut aussi se les procurer directement en passant commande auprès de ilo@turpin-distribution.com. Pour plus d'information, consultez notre site Web www.ilo.org/publns ou écrivez à l'adresse ilopubs@ilo.org.

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction	1
II. Composition du groupe de travail	1
III. Ouverture de la réunion.....	2
IV. Déclarations liminaires	2
V. Discussion des propositions liées à la garantie du salaire des marins pendant leur captivité	6
VI. Amélioration du processus d'élaboration des propositions d'amendements au code de la MLC, 2006	22
VII. Déclaration du groupe des armateurs sur l'abandon des gens de mer.....	28
VIII. Remarques finales	28

Annexes

I. 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	31
II. Proposition de projet de résolution concernant l'amélioration du processus d'élaboration des propositions d'amendements au code de la convention du travail maritime, telle qu'amendée (MLC, 2006)	34
III. Modèle de présentation des propositions d'amendements au code de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), conformément à l'article XV	35
Liste des participants	41

I. Introduction

1. 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 dont le mandat est le suivant:
 - i) 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 élaborer des propositions, y compris des amendements au code de la MLC, 2006, pour traiter de ces questions;
 - ii) faire des recommandations visant à améliorer le processus d'élaboration des propositions d'amendements 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; et
 - iii) produire un rapport contenant des recommandations qui sera présenté à la troisième réunion de la Commission tripartite spéciale, au plus tard neuf mois avant la tenue de celle-ci ¹.
2. La décision de mettre en place un groupe de travail a été approuvée par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail (BIT) à sa 326^e session (mars 2016) ².

II. Composition du groupe de travail

3. Le groupe de travail est composé des représentants gouvernementaux du Canada, de la France, du Nigéria et de Singapour; des représentants des armateurs de la Chine (Hong-kong), de l'Allemagne, des Philippines et du Royaume-Uni; et des représentants des gens de mer des Philippines, de la Fédération de Russie, du Royaume-Uni et des Etats-Unis. Des observateurs représentant d'autres Etats Membres et des observateurs représentant plusieurs organisations intergouvernementales et organisations non-gouvernementales internationales, ainsi que d'autres parties intéressées, ont également assisté à la réunion. La liste des participants est jointe à ce document.
4. Il est rappelé que le bureau de la Commission tripartite spéciale se compose comme suit:

Présidente: M^{me} Julie Carlton (membre gouvernementale, Royaume-Uni)

Vice-présidents: M. Hans Leo Cacadac (membre gouvernemental, Philippines)

M. David Heindel (membre du groupe des gens de mer, Etats-Unis) ³

M. Arthur Bowring (membre du groupe des armateurs, Région administrative spéciale de Honk-kong, Chine)

¹ Résolution concernant la mise en place d'un groupe de travail de la Commission tripartite spéciale, disponible à l'adresse: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/meetingdocument/wcms_452073.pdf.

² Document GB.326/LILS/6, disponible à l'adresse: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_459147.pdf.

³ A la réunion du groupe de travail, M. Heindel a été remplacé par M. Mark Dickinson (membre du groupe des gens de mer, Royaume-Uni).

III. Ouverture de la réunion

5. La Secrétaire générale a souhaité la bienvenue aux participants, ainsi que le plein succès dans leurs travaux importants. Elle a mentionné les deux questions importantes inscrites à l'ordre du jour du groupe de travail et a rappelé que le résultat des travaux de ce groupe sera présenté à la troisième réunion de la Commission tripartite spéciale, qui aura lieu du 23 au 27 avril 2018. Elle a rappelé que le groupe de travail a mené ses travaux par correspondance longtemps avant la présente réunion. A cet égard, elle a fait observer que, conformément au pouvoir que la Commission tripartite spéciale lui a conféré, le bureau a défini un ensemble de modalités, notamment les suivantes: le Bureau jouera un rôle de facilitation dans les travaux de consultation du bureau de la Commission tripartite spéciale menés par correspondance; ces travaux ne concerneront que les membres du groupe de travail de la commission tripartite spéciale; les représentants gouvernementaux du groupe de travail seront invités à consulter d'autres gouvernements, de manière à présenter une position représentant le plus grand nombre possible d'entre eux; une lettre sera envoyée à tous les Etats Membres de l'OIT pour les informer du lancement et du calendrier des travaux par correspondance; une page Web spéciale sera dédiée aux documents pertinents et aux informations à communiquer à tous les Etats Membres de l'OIT; et tous les Etats Membres seront invités à assister à la présente réunion du groupe de travail. Conformément à ces modalités, les membres du groupe de travail ont participé à deux séries de consultations menées par correspondance entre août 2016 et janvier 2017. Pour chaque série de consultations, le Bureau a élaboré un document d'information succinct et un questionnaire portant sur les deux questions couvertes par le mandat du groupe de travail. Sur la base des réponses et des commentaires reçus, le Bureau a soigneusement identifié les points sur lesquels les vues des membres du groupe de travail semblent converger, ainsi que les points sur lesquels les vues divergent, tout cela figurant dans les deux documents d'information élaborés pour la réunion, document STCMLC/WG/2017/1 (dénommé ci-après, document 1) et document STCMLC/WG/2017/2⁴ (dénommé ci-après, document 2).
6. La présidente a déclaré que la forte participation à la présente réunion démontre l'importance des questions qui seront abordées, ainsi que l'engagement continu des mandants tripartites de l'OIT et de bien d'autres acteurs de ce secteur à traiter de questions liées aux conditions de vie et de travail des gens de mer. Elle a déclaré souhaiter, avec l'accord du bureau, que le groupe de travail mène ses travaux de façon moins formelle que dans le contexte de la réunion de la Commission tripartite spéciale au complet, afin de faciliter l'échange d'idées, dans les limites du mandat du groupe de travail. Après la discussion générale portant sur les propositions, des petits comités de rédaction seront mis en place pour élaborer les textes relatifs aux deux questions faisant l'objet de la discussion. Elle a indiqué que le groupe de travail approuve le programme de travail énoncé dans le document STCMLC/WG/2017.

IV. Déclarations liminaires

7. Le vice-président du groupe des armateurs a indiqué que les armateurs sont, comme toujours, prêts à contribuer au succès des travaux exécutés en application du mandat du groupe de travail. Il a rappelé que les armateurs croient comprendre l'objectif de cette réunion et ont souligné que cette dernière concerne le groupe de travail et non la Commission tripartite spéciale. La tâche très spécifique confiée au groupe de travail consiste à examiner les questions inscrites à l'ordre du jour de la Commission tripartite spéciale, élaborer des propositions et produire un rapport qui sera présenté à la troisième réunion de cette

⁴ Voir aussi: résumé des réponses reçues lors de la première et de la deuxième séries de consultations liées 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, disponible à: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_546834.pdf.

commission. Le groupe de travail n'a pas pour mission de prendre des décisions qui conduiraient à amender la convention. Les négociations pendant la réunion se feront de manière tripartite et porteront sur l'élaboration des propositions. Les armateurs ont exprimé le ferme espoir que le texte résultant de la réunion contiendrait de nombreuses parties entre crochets et présenterait une multitude de points de vue. Ils ont aussi exprimé le ferme espoir que les participants à la réunion accepteraient les points de vue des uns et autres, même en cas de désaccord. Les contributions des armateurs, et leur volonté d'écouter les points de vue des autres, ne sauraient donc être considérées comme un moyen de limiter les points de vue qui seront exprimés à la réunion de la Commission tripartite spéciale en 2018, s'agissant des amendements possibles à la convention. Les armateurs ont également rappelé que la réunion a été convoquée pour débattre des deux questions définies lors des discussions de la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale. Ces deux questions sont donc liées entre elles et sont une occasion de s'accorder sur une procédure efficiente visant à élaborer les propositions d'amendements au code de la MLC, 2006.

8. Le vice-président du groupe des gens de mer attend avec intérêt de collaborer avec les armateurs et les gouvernements dans un esprit de tripartisme et selon les traditions de l'OIT, qui feront de cette réunion un succès. Les gens de mer ont souligné que la MLC, 2006, est un processus et non une fin en soi. La ratification de la convention ne signe pas la fin de ce processus. Il faut s'efforcer d'améliorer continuellement les normes minimales si l'on veut maintenir des règles du jeu équitables dans ce secteur le plus mondialisé du monde. Les gens de mer sont donc favorables à l'amélioration du processus d'amendement, mais sans pour autant limiter les possibilités d'amender la convention qu'entraîneraient une bureaucratie inutile ou la nécessité d'une analyse de rentabilité, ou encore une justification économique, car tout cela trahirait l'esprit de la MLC, 2006, et serait contraire à l'article XV. En ce qui concerne la question de la garantie du salaire, ils se sont référés au document intitulé *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*, adopté par le Groupe de contact contre la piraterie au large des côtes somaliennes en novembre 2013, qui contient la disposition fondamentale suivante, et non couverte directement ou indirectement par la MLC, 2006: «Les marins tenus en captivité ne seront pas congédiés et leurs salaires continueront donc à leur être versés.» Ils ont souligné que, hélas, on a vu des cas dans lesquels les armateurs cessent de verser les salaires des marins ou d'effectuer les virements à leurs familles, alors que ces marins sont tenus en captivité pendant très longtemps. Une situation qui met les marins concernés et leurs familles en grande difficulté à un moment déjà très éprouvant. Il y a aussi des cas dans lesquels le navire et son équipage sont abandonnés, une situation qui a fait beaucoup de tort à l'image du secteur maritime et qui a conduit l'ensemble du secteur à prendre des mesures pour qu'ils soient libérés. Les pirates somaliens sont toujours actifs et ont pris récemment un navire, pour aussitôt le libérer puisqu'il avait été affrété au profit des Somaliens. Les pirates ont également pris récemment un boutre et, même si apparemment il a été libéré depuis, cela démontre que les pirates entendent bien élargir leur champ d'action. En outre, les régions dans lesquelles des marins sont capturés en vue d'obtenir une rançon sont beaucoup plus nombreuses, tant au large de l'Afrique orientale que dans la zone de la mer de Sulu, et il y aurait actuellement 21 marins tenus en captivité aux Philippines. Les *Directives intérimaires* ont été examinées par le Comité de la sécurité maritime (MSC) de l'Organisation maritime internationale (OMI), et ont été ensuite communiquées à l'OIT. Il importe que l'OIT prenne des mesures sur la base de ces *Directives intérimaires* afin de fournir l'assurance au marin que l'armateur continuera de lui verser son salaire et d'effectuer les virements à sa famille.
9. Le président du groupe gouvernemental, membre gouvernemental de Singapour, a fait observer que, de l'avis des membres du groupe gouvernemental exprimé à leur réunion, il conviendrait de se concentrer sur les domaines sur lesquels les points de vue semblent converger. La garantie du versement des salaires constituera une aide inestimable pour les marins et leurs familles avant, pendant et après la rude épreuve de la captivité. Les amendements proposés contribueront à mettre en place un système plus solide à cet égard.

Le principe, selon lequel le versement des salaires pendant la captivité ne doit pas être limité dans le temps, est important. Toutefois, le groupe de travail ne doit pas se laisser distraire par d'autres éléments, comme le paiement d'heures supplémentaires. En outre, il conviendrait d'appliquer le principe de la garantie des salaires pendant la captivité uniquement aux cas d'actes de piraterie et de vols à main armée, et non à d'autres cas de détention. Il est aussi à espérer que l'on élaborera une proposition simple, bien articulée et juridiquement contraignante qui ne placera pas de charge administrative indue sur les Etats, et n'entraînera pas non plus la nécessité de modifier le contrat d'engagement maritime ou la certification des navires. La procédure d'amendement à la convention devrait être rapide et utile, et ne pas être surchargée de détails.

- 10.** L'observateur représentant l'OMI a indiqué que son organisation s'est félicitée de l'adoption des amendements de 2014 au code de la MLC, 2006, qui visent à garantir une meilleure protection des marins et de leurs familles en cas d'abandon, de décès et d'incapacité de longue durée. Compte étant tenu de l'existence d'affaires non réglées relatives à des abandons, la Commission juridique de l'OMI a décidé de rester saisie de cette question. Concernant la prévention et l'élimination d'actes de piraterie, de vols à main armée à l'encontre des navires et d'activités maritimes illicites dans le golfe de Guinée, le Conseil de l'OMI s'est dit préoccupé par le nombre d'attaques et d'abordages de navires dans la région, et a remercié tous les pays qui ont contribué au Fonds d'affectation spéciale de l'OMI pour la sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre, au Fonds d'affectation spéciale pour le Code de conduite de Djibouti, et au Fonds international d'affectation spéciale pour la sûreté maritime. Le Conseil de l'OMI a salué les améliorations de la situation en matière de piraterie au large des côtes somaliennes et dans l'océan Indien et a remercié les Etats Membres qui fournissent des ressources navales et autres ressources dans la région. Le conseil s'est dit également préoccupé par le nombre de marins innocents toujours tenus en captivité. Se référant au mécanisme de coopération relatif aux détroits de Malacca et Singapour, le conseil a remercié l'Indonésie, la Malaisie et Singapour pour la mise en œuvre en temps opportun des différentes composantes de ce mécanisme et a remercié les gouvernements, les organisations intergouvernementales et non-gouvernementales qui ont contribué et/ou promis de fournir un appui aux différents projets mis en œuvre dans le cadre de ce mécanisme et du Fonds d'affectation spéciale pour les détroits de Malacca et de Singapour. L'OMI attend avec intérêt le résultat constructif de cette discussion sur le versement des salaires des marins tenus en captivité.
- 11.** Un observateur représentant l'International Seafarers' Welfare and Assistance Network (ISWAN) a indiqué que, ces dernières années, tous les acteurs du secteur maritime se sont regroupés pour venir en aide aux marins touchés par la piraterie et à leurs familles, dans le cadre du Programme d'aide humanitaire aux victimes de la piraterie en mer, dont l'ISWAN est désormais responsable. Bien que le nombre d'attaques de pirates au large des côtes somaliennes ait baissé depuis 2012, il faut rester vigilant. Deux attaques de pirates ont eu lieu récemment, à l'encontre du *Aris 13* et du *Al Kausar*. L'*Aris 13* est le premier bateau qui a été détourné par des pirates somaliens depuis 2012 et, heureusement, il a été libéré quatre jours plus tard, sans qu'une rançon n'ait été nécessaire. Plus récemment, un boutre avec à son bord 11 marins indiens a été détourné. Dans d'autres régions, des marins sont enlevés et tenus en captivité dans le golfe de Guinée et la mer de Sulu. L'ISWAN continue à fournir un appui aux gens de mer touchés par la piraterie. Souvent, les gens de mer qui ont été tenus en captivité pendant longtemps ne requièrent pas seulement un appui financier, mais aussi une assistance médicale et psychologique. Les marins qui ont été retenus en otage ont presque six fois plus de chances de souffrir d'un état de stress post-traumatique et de dépression. La plupart des compagnies s'occupent de leurs marins en cas d'actes de piraterie, mais une petite minorité d'entre elles les laisse à la merci des pirates. Pour ces marins, savoir que l'on s'occupe de leurs familles, via le versement de leurs salaires, peut atténuer la souffrance psychologique de la captivité. Le regroupement de compagnies, de syndicats, d'organisations non gouvernementales (ONG), d'organisations de bien-être et de

gouvernements pour venir en aide aux gens de mer touchés par la piraterie, a contribué à améliorer la vie de beaucoup de survivants de la piraterie et de leurs familles.

- 12.** Un observateur représentant l'Association maritime chrétienne internationale (ICMA) a fait valoir que les mesures prévues dans les amendements proposés doivent s'appliquer à tous les actes de piraterie et vols à main armée, quel que soit le lieu où ils se produisent. Les actes de piraterie maritime doivent s'entendre au sens d'actes se produisant en haute mer uniquement. Néanmoins, les actes similaires commis dans les ports et produisant exactement les mêmes résultats devraient être couverts par les mesures proposées.
- 13.** Un observateur représentant Seafarers' Rights International (SRI) a indiqué que, si l'on observe une baisse du nombre de cas de piraterie, le nombre d'enlèvements de marins semble, lui, avoir augmenté. Il est donc très important de continuer à traiter la question du non-versement des salaires. Le SRI estime que les amendements proposés devraient aussi couvrir l'enlèvement. Puisqu'il faut utiliser la définition du vol à main armée de l'OMI, il convient de déterminer si cette définition couvre l'enlèvement. Les gens de mer devraient pouvoir réclamer le versement de leur salaire auprès de l'armateur du bateau, même si ce bateau a été vendu à un nouveau propriétaire, en vertu d'un privilège maritime, comme le prévoit le principe directeur B2.2.2, paragraphe 4(l) de la MLC, 2006. Les gens de mer doivent aussi être protégés contre l'éventuelle insolvabilité de l'armateur, ce point étant également couvert par le même principe directeur. Enfin, lorsqu'un navire a été détruit ou n'a pas été restitué à l'armateur par les pirates, il conviendrait de considérer que le navire est «perdu», au sens de la norme A2.6 de la convention. Dans ce cas, une indemnité d'un montant n'excédant pas deux mois de salaire sera versée, comme le prévoit le principe directeur B2.6. Il conviendrait donc de préciser la relation existant entre la règle 2.6 et l'amendement proposé. Il faut définir ces points de manière à faciliter la mise en œuvre des amendements par les Etats et à éviter que des litiges ne se produisent entre les gens de mer et les armateurs à l'avenir.
- 14.** L'observateur représentant le gouvernement des Philippines a indiqué que le Président et l'administration de son pays prennent très au sérieux la question de la piraterie dans la mer de Sulu et que le gouvernement fait tout son possible pour régler le problème.
- 15.** L'observateur représentant le gouvernement de la République dominicaine a souligné qu'il faut tenir compte de la différence entre enlèvement, vol à main armée et piraterie. Par exemple, les pirates somaliens opèrent souvent dans les zones territoriales somaliennes et, de fait, ils ne peuvent pas techniquement se livrer à des actes de «piraterie».
- 16.** L'observateur représentant le gouvernement de la Fédération de Russie a proposé de mentionner «tout acte illégal ou illicite commis par une tierce partie», plutôt que vol à main armée.
- 17.** L'observateur représentant le gouvernement de la Norvège a indiqué que son gouvernement est en faveur de l'inclusion d'une nouvelle disposition dans la MLC, 2006, prévoyant la garantie du salaire du marin, lorsqu'il est illégalement tenu en captivité. Néanmoins, un point lié à la mise en œuvre va probablement poser problème, en ce qui concerne l'idée proposée au paragraphe 55 du document 2 selon laquelle le contrat d'engagement maritime devrait indiquer expressément les obligations des armateurs et/ou les conditions applicables en cas de captivité. Son gouvernement n'est pas favorable à un amendement qui nécessiterait de modifier les contrats d'engagement maritime, car cela prendrait beaucoup de temps, étant donné le grand nombre de contrats concernés. Les mesures prévues par un amendement au code de la convention devraient s'appliquer via la législation nationale, laquelle devrait prévoir la ferme garantie des salaires des marins et autres prestations contractuelles en cas de captivité illégale.

V. Discussion des propositions liées à la garantie du salaire des marins pendant leur captivité

18. La présidente a attiré l'attention sur le résumé des domaines sur lesquels des points de vue semblent converger et les propositions énoncées aux paragraphes 78 à 102 du document 2.
19. Le vice-président du groupe des armateurs a rappelé que la présente réunion concerne le groupe de travail et n'est pas une réunion de la Commission tripartite spéciale. Le groupe de travail est chargé d'examiner des questions spécifiques, d'élaborer des propositions et de produire un rapport qui sera présenté à la troisième réunion de la Commission tripartite spéciale, et non d'élaborer des amendements au code de la MLC, 2006. Même si le mandat du groupe de travail prévoit la possibilité d'élaborer des propositions d'amendements au code, le groupe des armateurs a souligné à plusieurs reprises que le mandat indique clairement qu'il est possible de choisir entre les directives isolées, les modifications contractuelles, les amendements au code de la MLC, 2006, ou encore, aucune action. Le groupe des armateurs a soulevé cette question lors de la dernière réunion de la Commission tripartite spéciale et au Conseil d'administration et n'accepte pas le principe selon lequel un amendement au code est la seule option disponible. En effet, il estime qu'un amendement au code n'est pas une voie appropriée à suivre. En outre, les situations liées à la piraterie, au vol à main armée et à la prise d'otages ne relèvent pas du mandat de l'OIT et ne peuvent pas, en tant que telles, être traitées dans le cadre de la MLC, 2006. La question dont est saisie la réunion concerne la garantie du versement des salaires des marins en cas d'actes de piraterie, de vols à main armée et d'enlèvement. D'autres questions essentielles ont également été soulevées lors des travaux menés par correspondance et à l'occasion de précédentes interventions, notamment en ce qui concerne la santé mentale des marins tenus en captivité, l'accompagnement psychologique et l'appui aux familles des marins. S'il faut proposer des amendements concernant ces autres questions, qui n'ont pas trait aux salaires, il conviendrait de les traiter selon les règles correspondantes. Il ne faut pas oublier que la MLC, 2006, contient des dispositions directement liées au versement des salaires. En outre, les *Directives intérimaires* soumises à l'OMI encouragent les Etats du pavillon à faire tous les efforts raisonnables pour garantir le versement des salaires et autres prestations contractuelles dus aux marins, en cas de manquement aux obligations financières ou d'insolvabilité de l'armateur. Lors de la préparation de la présente réunion, les armateurs se sont penchés sur plusieurs cas de non-versement des salaires de marins tenus en captivité. Il en ressort que certaines administrations nationales ont participé activement au règlement des affaires dont elles étaient saisies, quand d'autres semblent avoir été plus réticentes à le faire. Sur les 119 cas cités au paragraphe 19 du document 2, les armateurs estiment que les salaires et les indemnités ont été entièrement versés dans 67 cas. Douze autres cas concernaient des bateaux de pêche et des boutres qui ne sont pas couverts par la MLC, 2006. Dans 10 cas seulement sur les 119 enregistrés, les salaires n'avaient pas été versés. En outre, certains de ces 10 cas concernaient des demandes d'indemnité pour la perte d'effets personnels, et non pour le non-versement des salaires. Il convient de souligner que ces 10 cas sont tous antérieurs à l'entrée en vigueur de la convention. Les armateurs continuent à enquêter sur ces cas et espèrent être en mesure de fournir davantage d'informations précises à la prochaine réunion de la Commission tripartite spéciale. Se référant aux récentes attaques mentionnées par les orateurs précédents et, bien que l'on se préoccupe vivement du bien-être des équipages à bord de ces navires, il convient de noter que ces deux cas concernent des bateaux de pêche et des boutres, lesquels ne relèvent pas du champ d'application de la convention. La participation des parties prenantes concernées est importante pour régler ces problèmes, et c'est la réunion prévue pour le secteur de la pêche qui devrait examiner ces questions. Le groupe des armateurs a ajouté que certaines des mesures proposées pendant les travaux menés par correspondance alourdiraient la charge qu'impose le respect des normes pour les armateurs et leurs administrations. Certaines de ces mesures peuvent être considérées comme étant une voie à suivre efficace, mais elles ne tiennent absolument pas compte des obligations déjà imposées par la MLC, 2006, et auront pour effet de pénaliser

tous les armateurs pour les actes de quelques-uns; et il est probable que les navires de ces derniers battent pavillon d'Etats qui n'ont pas ratifié la convention et ne soient pas appelés à aller dans les ports d'Etats l'ayant ratifiée. Il convient aussi de souligner que la MLC, 2006, telle que formulée actuellement, couvre déjà beaucoup des questions soulevées. Pour terminer, le groupe des armateurs a salué l'excellent *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*, qui a été récemment révisé par l'ISWAN et les partenaires sociaux, et a encouragé sa large diffusion.

20. Le vice-président du groupe des gens de mer a souligné que le mandat du groupe de travail est très clair et qu'il consiste à examiner les questions liées à la garantie des salaires des marins pendant leur captivité et à élaborer des propositions, y compris un amendement au code de la MLC, 2006. La question porte donc essentiellement sur la responsabilité, ou l'absence de responsabilité dans certains cas, des armateurs. Cela inclut aussi le manquement de certains Etats du pavillon à protéger les marins. A cet égard, il est encourageant d'entendre les commentaires des gouvernements venus en grand nombre et clairement déterminés à défendre les droits des marins. Il est aussi satisfaisant d'avoir le ferme soutien de l'OMI concernant cette question. Dans ses commentaires, Seafarers' Rights International (SRI) a également abordé la question importante des modalités permettant de garantir le versement du salaire des marins en cas d'insolvabilité de l'armateur, en intégrant par exemple une clause de responsabilité dans le système existant de garantie financière. Il a été avancé qu'un système de garantie financière aurait pour effet de protéger les marins, cela étant toutefois quelque peu pervers si l'on part du principe que les marins continueront d'être payés. La crainte qu'un système de sécurité financière n'entraîne une extorsion semble toutefois exagérée. Les armateurs souscrivent généralement une assurance pour enlèvement, rançon et extorsion, dans le cadre de la protection multiforme contre la piraterie, et c'est sans aucun doute grâce à cette protection qu'il n'y avait pas eu d'incidents en Somalie depuis 2012. Le groupe des armateurs est largement en faveur de la proposition d'amendement à la norme A2.2 (nouveau paragraphe 7), avec toutefois quelques ajustements nécessaires pour assurer une définition cohérente des salaires, c'est-à-dire en incluant une référence aux autres prestations contractuelles. Les armateurs sont aussi en faveur d'un autre sous-paragraphe k) au paragraphe 4 de la norme A2.1. Ils ont demandé un avis juridique pour avoir confirmation que l'enlèvement ou la prise d'otage entrerait dans le champ de la définition de la piraterie et/ou du vol à main armée. Un autre problème se pose concernant l'enregistrement du moment du décès, qui est effectué selon la législation nationale, la question étant donc de savoir quelle est la législation nationale applicable: celle de l'Etat du pavillon, de l'Etat du port ou du pays de résidence du marin. Ce point pourrait donner lieu à des confusions et à des retards, en particulier lorsque le corps du marin n'a pas été restitué et qu'il pourrait donc être difficile d'émettre un certificat de décès. Si le marin est présumé disparu, il pourrait s'écouler plusieurs années avant que le décès ne soit présumé et qu'un certificat de décès ne soit émis. Il conviendrait de s'accorder sur des motifs raisonnables de présomption de décès, qui pourraient faire l'objet d'un amendement à la partie B du code. Le groupe des gens de mer est en faveur d'une disposition contraignante, et l'on pourrait aussi élaborer une directive complémentaire en coopération avec les partenaires sociaux.
21. Le président du groupe gouvernemental a indiqué que le document 2 constitue un excellent point de départ pour la discussion. Il a fait observer que les termes «piraterie» et «vol à main armée à l'encontre des navires» figurent déjà dans les définitions existantes. L'emploi de ces termes garantit que la proposition couvre les actes se produisant à la fois en haute mer et dans les eaux territoriales. Le groupe gouvernemental est aussi en faveur de la proposition garantissant le versement des salaires pendant toute la période de captivité, celle-ci prenant fin, comme indiqué au paragraphe 80 du document 2, lorsque le marin a été libéré et rapatrié en toute sécurité, ou au moment du décès du marin. Il approuve également l'indication faite au paragraphe 81, selon laquelle il conviendrait que le terme «salaire» s'entende du salaire contractuel prévu dans le contrat d'engagement maritime et que les virements devraient continuer à être effectués pendant toute la période de captivité.

-
22. La présidente a fait observer qu'il y a un désaccord concernant la forme que doivent prendre les propositions, mais a proposé que le groupe de travail discute d'abord du fond de ces propositions, avant de revenir sur leur forme ultérieurement.
23. Le vice-président du groupe des armateurs a estimé qu'il conviendrait de commencer par déterminer s'il y a lieu d'amender la MLC, 2006. Le groupe des armateurs a donc demandé au groupe de gens de mer de préciser le nombre de cas de gens de mer touchés par la piraterie et/ou le vol à main armée dont les salaires n'ont pas encore été versés, et si ces cas se sont produits avant ou après l'entrée en vigueur de la MLC, 2006, ce qui pourrait en pratique régler bon nombre de ces cas.
24. Le vice-président du groupe des gens de mer a indiqué que, trop souvent, les salaires des gens de mer touchés par la piraterie et/ou le vol à main armée ne sont pas versés. «Trop souvent» signifie que le cas s'est produit plusieurs fois. Une famille qui souffre pour cette raison, c'est déjà un cas de trop. Il ressort d'une recherche approfondie que les gens de mer concernés n'ont pas été payés dans 11 des cas susmentionnés, et ils auraient été payés dans 13 autres cas. Dans les 93 cas restants, on ne connaît pas la situation. Peu importe que ces cas se soient produits avant ou après l'entrée en vigueur de la convention. Même si le nombre de cas de piraterie est en baisse, le problème n'a pas disparu pour autant, et il faut établir la protection appropriée pour les cas à venir.
25. L'observateur représentant le gouvernement des Philippines a recommandé que la discussion porte en première lieu sur les points de vue convergents énoncés dans le document 2, de manière à faciliter les débats et à examiner les questions concernant la piraterie et le vol à main armée à l'encontre des navires, comme le prévoit le mandat du groupe de travail. En ce qui concerne la nécessité de garantir les salaires des marins pendant leur captivité, les Philippines, en tant que pays ayant ratifié la convention avec une responsabilité en qualité de fournisseur de main-d'œuvre, a entamé le processus visant à valider la liste des cas mentionnés dans le document 2, en coordination avec les armateurs et les gens de mer. Il a indiqué qu'il faut élaborer une proposition concrète qui sera présentée à la Commission tripartite spéciale, en vue de garantir le salaire des marins en captivité. Les gens de mer qui ont été victimes de la piraterie sont stigmatisés et souffrent de dépression. La garantie de leur salaire est l'un des moyens les plus efficaces de les aider à faire face à cette situation.
26. Le membre gouvernemental de la France a rappelé que, compte étant tenu de la précédente discussion sur cette question à la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale, et des consultations tenues avant la présente réunion, et sur la base des informations communiquées par le Bureau, les points de vue convergent dans beaucoup de domaines, mais d'autres points doivent encore être discutés. Bien que le nombre de cas de piraterie ait baissé, celui-ci pourrait remonter et il est important d'envoyer un message politique fort. La plupart des armateurs versent le salaire des marins touchés par de tels actes, et assument leurs responsabilités. Il faut maintenant envoyer ce message à ceux qui ne le font pas encore.
27. Le vice-président du groupe des armateurs, se référant aux données contenues au paragraphe 17 du document 2 concernant les cas de non-versement des salaires des marins touchés par la piraterie et le vol à main armée mentionnés par l'ISWAN, a indiqué qu'il ressort d'une recherche approfondie concernant ces données que plusieurs cas concernent des bateaux de pêche, lesquels ne sont pas couverts par la MLC, 2006, et que, dans d'autres cas, il n'y avait pas de numéro OMI, ce qui laisse à penser qu'il s'agit aussi de bateaux de pêche.
28. Le Secrétaire général adjoint, répondant à ce point, a expliqué que les données contenues au paragraphe 17 couvrent tous les types de navires. Les chiffres plus faibles contenus au paragraphe 18, qui concernent la question du versement des salaires, n'incluent pas les bateaux de pêche.

Champ d'application et définitions

29. La présidente a pris note des réserves émises par le groupe des armateurs. Elle a proposé de procéder à un examen de fond des propositions. S'agissant du paragraphe 79 du document 2, elle a pris note de l'accord selon lequel les armateurs continueront de verser le salaire du marin lorsque, à la suite d'actes de piraterie et/ou de vol à main armée à l'encontre des navires, celui-ci est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs.
30. Le président du groupe gouvernemental a fait observer que les définitions de la piraterie et du vol à main armée à l'encontre des navires sont claires et sont énoncées dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) et dans la résolution de l'OMI A.1025(26).
31. Le vice-président du groupe des armateurs s'est dit entièrement d'accord sur ce point. A l'évidence, les armateurs doivent continuer de verser les salaires des marins dans de telles circonstances. Le seul point de désaccord concerne la forme de la proposition.
32. Le vice-président du groupe des gens de mer a indiqué que les termes employés sont bien compris.
33. La présidente a attiré l'attention sur le point de vue convergent (paragraphe 80 du document 2), selon lequel la proposition devrait indiquer que la période de captivité pourrait être définie ou comprise comme prenant fin lorsque le marin a été libéré et rapatrié en toute sécurité, conformément aux dispositions de la norme A2.5.1 et du principe directeur B2.5 concernant le «Rapatriement», ou au moment du décès du marin pendant sa captivité, selon le premier de ces événements.
34. Le vice-président du groupe des gens de mer a soutenu la proposition, mais a fait observer que certaines difficultés pourraient se poser concernant la détermination du moment du décès qui doit se faire selon les dispositions de la législation nationale. La question qui se pose alors est de savoir quelle est la législation nationale applicable.
35. Le vice-président du groupe des armateurs est convenu qu'il faut se pencher sur les modalités de détermination du moment du décès, en particulier lorsque la disparition du marin est susceptible de s'étaler sur une très longue période, sans que l'on sache avec certitude quelle est sa situation.
36. L'observateur représentant le gouvernement de la Norvège a indiqué que seul un certain niveau de détails peut être réglementé par la MLC, 2006. Dans le cas présent, en l'absence de corps, plusieurs pays ont défini le moment du décès de manière différente. Il est important de savoir à quel stade il est inapproprié de déterminer certains points au niveau international de manière à les laisser relever de la réglementation nationale. La législation nationale applicable dépendra des faits liés aux cas. Dans des cas particuliers, il appartiendra aux tribunaux de déterminer la législation nationale applicable. Le membre gouvernemental de Singapour, tout en soutenant la proposition en général, est convenu que certaines questions se posent s'agissant de savoir quelle serait la législation nationale pour déterminer le moment du décès. L'observatrice représentant le gouvernement du Danemark a fait observer que, dans certains cas, la législation nationale applicable dépendra de la juridiction auprès de laquelle la plainte a été déposée. L'observateur représentant le gouvernement de la Grèce a souscrit aux propos des précédents orateurs. L'observateur représentant le gouvernement de la République islamique d'Iran a indiqué qu'il faut éliminer toute ambiguïté à cet égard. Le membre gouvernemental de la France a indiqué que la détermination du moment du décès devrait dépendre de la définition nationale.
37. La présidente a attiré l'attention sur les propositions contenues aux paragraphes 81 et 82 du document 2, selon lesquelles le terme «salaire» devrait s'entendre du salaire contractuel

prévu dans le contrat d'engagement maritime, et la proposition devrait prévoir expressément que les virements, conformément à la norme A2.2, paragraphe 4, de la MLC, 2006, devraient continuer à être effectués.

38. Les vice-présidents du groupe des amateurs et du groupe des gens de mer ont souscrit à ces propositions.

Limites dans le temps

39. La présidente a demandé à la réunion d'examiner les propositions contenues aux paragraphes 83 et 84 du document 2, selon lesquelles les salaires devraient continuer à être versés pendant toute la période de captivité et jusqu'au rapatriement, ou jusqu'à la publication de la déclaration de décès du marin et, lorsqu'un marin décède pendant sa captivité, le moment du décès devrait être défini selon la législation nationale applicable.
40. Le vice-président du groupe des armateurs, tout en soutenant la proposition, a fait observer qu'il y a des cas dans lesquels il a fallu plusieurs années pour déterminer le décès d'une personne portée disparue.
41. Le vice-président du groupe des gens de mer a souscrit à la proposition.

Contrat d'engagement maritime et protection contre la cessation du contrat

42. Le président a attiré l'attention sur les paragraphes 85 et 86 du document 2 selon lesquelles la proposition devrait indiquer la nécessité de faire expressément état, dans le contrat d'engagement maritime, des obligations de l'armateur et/ou des conditions applicables en cas de captivité.
43. Le vice-président du groupe des armateurs a émis des réserves sur la formulation de la proposition concernant le contrat d'engagement maritime, en attendant d'avoir des précisions sur la nature de la proposition concernée.
44. Le vice-président du groupe des gens de mer s'est dit davantage en faveur d'une proposition reprenant les termes suggérés par l'observateur représentant le gouvernement de la Norvège, comme indiqué au paragraphe 98 du document 2, selon lesquels il faudrait inclure une disposition prévoyant l'impossibilité que le contrat d'engagement maritime prenne fin pendant la période de captivité d'un marin, à la suite d'actes de piraterie et/ou de vol à main armée.
45. L'observateur représentant le gouvernement de la Norvège a rappelé les difficultés importantes qu'entraînerait la modification de tous les contrats d'engagement maritime dans le monde. Il serait préférable d'exiger de l'Etat du pavillon d'inclure dans la législation nationale une prescription garantissant qu'il ne sera pas mis fin au contrat d'engagement maritime pendant la période de captivité, ce qui est probablement déjà le cas dans beaucoup de pays. Les marins tenus en captivité ne peuvent pas être parties à la cessation de la relation d'emploi et ne seront pas en position de choisir de conserver leur emploi, par exemple. Il conviendrait de considérer que le licenciement, dans ces circonstances, est un cas particulier de licenciement abusif. Dans le cas d'une captivité illégale, les marins seront donc toujours considérés comme étant dans l'emploi, et tous les termes du contrat d'engagement maritime resteront applicables. L'observatrice représentant le gouvernement du Danemark a indiqué que, dans son pays, la prescription relative à la protection des marins, y compris la garantie de leurs salaires, pendant la captivité est énoncée dans la législation nationale. Même si le contrat d'engagement maritime est supposé prendre fin pendant la période de captivité, la

relation d'emploi doit continuer pendant toute la période de captivité. Il est également interdit aux armateurs de mettre fin au contrat d'engagement maritime pendant la captivité. Le membre gouvernemental de la France a indiqué que des précisions sont nécessaires pour renforcer l'interdiction de mettre fin au contrat d'engagement maritime pendant la période de captivité. L'observateur représentant le gouvernement du Panama a considéré qu'une formulation plus précise serait «cessation de la relation d'emploi», plutôt que «licenciement». La relation d'emploi doit continuer pendant la captivité pour nombre de raisons, et il ne devrait pas être permis de mettre fin à cette relation, quelles que soient les circonstances.

46. Le vice-président du groupe des armateurs a fait observer l'ambiguïté existant dans les termes utilisés et s'est demandé s'il est légalement possible de prolonger un contrat qui expire pendant la période de captivité. Il a émis des doutes quant à des cas existants d'armateurs ayant mis fin au contrat d'engagement maritime pendant la captivité d'un marin, même si certains armateurs sans scrupules sont peut-être tentés d'abandonner leur équipage.
47. Le vice-président du groupe des gens de mer a rappelé qu'il a déjà été décidé que la période de captivité prendrait fin au moment du rapatriement du marin et que les armateurs auraient l'obligation de s'occuper des marins pendant cette période.

Autres questions

48. La présidente a invité les participants à examiner les paragraphes 87 et 88 du document 2 et d'indiquer s'il serait utile de mentionner les orientations existantes destinées aux armateurs concernant les meilleures pratiques en matière d'appui aux marins et à leurs familles pendant ou après un acte de piraterie et si la proposition devrait prévoir la garantie des prestations contractuelles, comme prévu dans le contrat d'engagement maritime.
49. Le vice-président du groupe des gens de mer a indiqué que les gens de mer sont prêts à collaborer avec les partenaires sociaux concernant ces orientations.

Domaines pouvant faire l'objet d'autres discussions

Garantie financière

50. La présidente a attiré l'attention sur le paragraphe 91 du document 2, indiquant que le groupe de travail devrait examiner l'incidence au sens large de l'imposition éventuelle d'une garantie financière qui pourrait inciter les pirates à faire pression pour obtenir de l'argent.
51. L'observatrice représentant le gouvernement du Danemark a estimé que la formulation de la proposition prête à confusion. Il est important de rappeler que les salaires des marins sont généralement couverts par un privilège maritime, conformément à la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes (CMLM). Un système de garantie financière des salaires des marins est donc déjà en place. En outre, si la plupart des armateurs assument leurs responsabilités et garantissent le versement des salaires, d'autres, et ceux-là ne sont pas représentés au sein du groupe des armateurs, ne le font pas. Il est probable que ces armateurs abandonneront le navire en cas de captivité des marins, et s'appliquerait alors le système de garantie financière mis en place par les récents amendements à la MLC, 2006. L'observateur représentant le gouvernement de la Norvège n'est pas d'accord avec le principe selon lequel il faut mettre en place un autre système de garantie financière pour les cas de captivité. La discussion porte sur le principe de continuité de la relation d'emploi et les dispositions de la MLC, 2006, relatives à la garantie financière continueront donc de s'appliquer. Le membre gouvernemental du Canada a souscrit au point

de vue des précédents orateurs et a estimé qu'il incombe à chaque Etat la responsabilité de prendre les mesures nécessaires, lorsque des navires pénètrent dans des zones à haut risque.

- 52.** L'observateur représentant le gouvernement des Philippines a indiqué que, en vertu de la clause de responsabilité commune et de plusieurs autres clauses de la législation nationale de son pays, les armateurs comme les intermédiaires de recrutement des gens de mer peuvent avoir la responsabilité de verser les salaires dans certaines circonstances, comme les actes de piraterie. Néanmoins, les intermédiaires de recrutement considèrent qu'il relève de la responsabilité des armateurs de garantir les salaires et qu'il conviendrait de renforcer les mécanismes de garantie financière.
- 53.** Le membre gouvernemental de Singapour a estimé que les questions que pose l'emploi de l'expression «incidence au sens large» sont liées au fait que, s'il existait une assurance, les pirates pourraient retenir des marins captivité en échange d'une rançon plus importante. L'observateur représentant le gouvernement du Royaume-Uni a estimé que l'existence d'une garantie financière obligatoire pourrait donner lieu à des demandes de rançon et que cette proposition devrait être retirée.
- 54.** Le vice-président du groupe des amateurs s'est opposé fermement à toute autre forme de garantie financière. Des dispositions relatives à la garantie financière ont déjà été adoptées dans les amendements de 2014 à la convention. Il relève de la responsabilité de l'Etat qui accepte qu'un navire batte son pavillon de garantir que l'armateur remplira ses obligations liées au versement des salaires.
- 55.** Le vice-président du groupe les gens de mer a souligné qu'il ne s'agit pas de la fiabilité des armateurs, mais des cas d'insolvabilité et d'abandon, cas dans lesquels il est très difficile de faire respecter les droits des gens de mer et de leurs familles, en cas de captivité. Se pose aussi la question de savoir si les formes existantes de garantie financière sont appropriées. L'existence d'un engagement indéterminé des armateurs à verser les salaires de marins tenus en captivité pourrait être une incitation à abandonner le navire et son équipage. Des progrès importants ont été accomplis vers un consensus général sur la nécessité de garantir les salaires des marins et les virements à leurs familles en cas de captivité, et il faut maintenant régler la question de savoir comment tenir cet engagement en cas d'insolvabilité de l'armateur. Il y a eu plusieurs cas très médiatisés d'armateurs qui ont abandonné leurs navires et leurs équipages. En vertu des amendements de 2014, la garantie financière est assurée pendant quatre mois. Néanmoins, en cas de captivité, les salaires devront être versés jusqu'au moment du rapatriement, cette période pouvant être plus longue que la période initialement prévue. L'existence de privilèges maritimes en tant que garantie de versement des salaires est importante, mais cela ne supprime pas pour autant la nécessité de prévoir des dispositions spéciales lorsque des marins sont tenus en captivité. Bien que le privilège maritime soit lié au navire, et reste attaché à celui-ci même une fois le navire vendu, cela n'avance à rien si le navire est une épave rouillée, de même que les privilèges ne sont pas maintenus en cas de vente judiciaire des navires.
- 56.** L'observateur représentant le gouvernement de la Norvège a indiqué que la garantie financière disponible en cas d'abandon ne s'applique que lorsque les armateurs ne parviennent pas à remplir leurs obligations, en cas d'insolvabilité par exemple. Néanmoins, la MLC, 2006, ne peut pas régler directement les questions d'insolvabilité. Il faut donc être prudent dans le présent cas. L'observatrice représentant le gouvernement du Danemark a estimé que les privilèges maritimes constituent un outil parmi d'autres. Il pourrait être fait référence, dans la proposition, à la convention (n° 173) sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992, ainsi qu'au texte des amendements de 2014. Elle s'est déclarée opposée à toute autre disposition relative à la garantie financière.

-
57. Le vice-président du groupe des armateurs a réaffirmé qu'il s'oppose aux amendements proposés à la convention. Néanmoins, un consensus a été atteint concernant certaines questions de principe importantes, notamment le maintien du versement des salaires des marins et des virements à leurs familles, en cas de captivité. Il a indiqué aussi que les dispositions de la convention relatives à la garantie financière sont suffisantes et qu'aucun autre amendement à la convention n'est donc nécessaire.

Versement de la «rémunération» à la place de «salaire»

58. La présidente a indiqué qu'elle croit comprendre que, étant donné l'accord selon lequel les salaires devront continuer à être versés pendant la période de captivité, il n'y a pas lieu de discuter plus avant de la proposition liée à la «rémunération» à la place de «salaire» telle qu'indiqué au paragraphe 92 du document 2.

Zones à haut risque

59. La présidente a attiré l'attention sur la proposition énoncée au paragraphe 93 du document 2, selon laquelle le contrat d'engagement maritime pourrait inclure une disposition prévoyant le cas où le navire devrait pénétrer dans une zone à haut risque ou dans des zones réputées à risque accru, selon les informations publiées par le Bureau maritime international (BMI).
60. Le vice-président du groupe des gens de mer s'est félicité de la discussion sur les questions relatives aux zones à haut risque, comme le versement de primes ou l'octroi d'une assurance-vie, questions qui font l'objet de négociation collective dans ce secteur, notamment au sein du Forum de négociation internationale (IBF). Ces questions sont également traitées par d'autres instances, comme le Lloyds Joint War Committee, lequel met en relief les risques à prendre en considération dans l'assurance des corps.
61. Le vice-président du groupe des armateurs s'est dit préoccupé par l'absence de définition formelle de l'expression «zone à haut risque», et par les différentes définitions utilisées par différentes institutions et groupes. Par exemple, l'expression «zones à haut risque» n'est pas similaire à l'expression «zones à risque de guerre». L'accord de l'IBF porte sur des négociations en particulier et ne devrait probablement pas servir de référence dans le présent contexte. Il est difficile de discuter de cette question si l'on ne sait pas précisément ce que signifie «zone à haut risque».
62. L'observateur représentant le gouvernement du Japon a fait observer les données objectives contenues dans les rapports du BMI à propos des zones dans lesquelles il y a des prises d'otages et des enlèvements. Ces zones sont très restreintes, il conviendrait donc d'identifier les secteurs applicables, si l'on envisage des dispositions contraignantes sur le sujet. L'observatrice représentant le gouvernement du Danemark a estimé qu'il est très difficile de définir des zones à haut risque en particulier. Des cas de prise d'otages ont eu lieu en dehors des zones considérées comme étant à haut risque. Dans la pratique, dès lors que des actes de piraterie et/ou des vols à main armée sont commis, le risque devient élevé. En outre, il est inutile de définir des zones à haut risque ou des zones à risque de guerre en ce qui concerne la prescription du rapatriement. Le membre gouvernemental de Singapour a fait observer que l'OMI a publié des orientations sur les meilleures pratiques relatives à la piraterie et met régulièrement à jour les informations sur les zones à haut risque.
63. En résumé, la présidente a souligné les points d'accord, en particulier le fait que les armateurs devront continuer à verser les salaires des marins pendant toute la période de leur captivité. Il conviendrait d'utiliser les définitions existantes de la «piraterie» et du «vol à main armée à l'encontre des navires» dans les propositions. La période de captivité des

marins ne prend fin que lorsque ces derniers ont été dûment rapatriés, ou que leur décès a été enregistré conformément à la législation nationale, et en particulier la législation de l'Etat du pavillon. Le terme «salaires» recouvre les conditions salariales contractuelles énoncées dans le contrat d'engagement maritime. La protection contre la cessation du contrat et l'expiration du contrat d'engagement devrait être prévue dans la législation nationale plutôt que dans le contrat d'engagement maritime. Des directives relatives à la protection des marins touchés par la piraterie et le vol à main armée pourraient être élaborées par les partenaires sociaux. En ce qui concerne la garantie financière, les dispositions existantes offrent un certain degré de protection, même si certains sont préoccupés par la durée de quatre mois seulement de la garantie, en cas d'abandon des marins. Enfin, les propositions ne devraient pas être limitées aux zones à haut risque, mais devraient être applicables d'une manière plus générale.

- 64.** Le vice-président du groupe des armateurs a demandé un avis juridique sur les moyens juridiques qui permettraient de maintenir en vigueur un contrat qui a expiré et aussi sur le meilleur moyen d'intégrer les définitions de la piraterie et du vol à main armée dans les propositions.
- 65.** En réponse, le Conseiller juridique a indiqué que, en principe, rien n'empêche les législations nationales de prévoir que la validité d'un contrat sera maintenue dans certaines circonstances, autrement dit, que le contrat continuera à produire ses effets, ou certains de ses effets, après la date d'expiration, ou que, dans certaines circonstances, un contrat expirera à une date ultérieure, ou que l'on considère qu'il a été renouvelé ou qu'il n'a pas pris fin. Certaines législations nationales prévoient d'ores et déjà «l'extension de la validité» ou «le report du terme» du contrat, par exemple à l'article 19(a) de la loi danoise n° 73, qui prévoit que «Le contrat d'engagement maritime ne prendra pas fin si le navire est perdu à la suite d'un acte de piraterie ou s'il n'est plus à disposition de l'armateur.» L'article 6(3) de la même loi dispose que «Si un contrat de services à durée déterminée expire alors que le navire est en mer, le contrat restera en vigueur jusqu'à ce que le navire arrive à un port.» De même, l'article 67 de la loi estonienne de juin 2014 sur le contrat d'engagement maritime prévoit que «Si un contrat d'engagement maritime à durée déterminée arrive à expiration alors que le navire est en mer, on considère que le contrat sera prolongé jusqu'à ce que le navire atteigne le prochain port.» Il convient de noter également que, dans certains cas, la législation peut implicitement prévoir que le contrat restera en vigueur dans son ensemble ou en partie. Par exemple, conformément à l'article 69 de la loi indienne de 2016 portant modification de la loi sur la marine marchande «Un marin aura le droit de continuer à percevoir son salaire au même taux jusqu'à ce qu'il regagne son domicile, si ce marin est tenu en captivité, à la suite d'actes de piraterie notamment.» Il a ajouté que des conventions collectives peuvent produire le même effet, comme c'est le cas pour la convention collective standard de 2015 de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) qui reconnaît que «La situation professionnelle et les droits du marin restent en vigueur jusqu'à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié.» Toutefois, il est toujours possible que certaines dispositions de la législation nationale, comme celles susmentionnées, soient l'objet d'un recours devant les tribunaux nationaux, car susceptibles d'être contraires à la liberté contractuelle. La validité de ces dispositions dépend donc de la juridiction nationale. Dans le contexte d'un amendement à la convention envisagé par le groupe de travail, il pourrait être judicieux de mentionner que l'armateur devra continuer à verser les salaires, plutôt que d'indiquer explicitement que le contrat d'engagement maritime restera en vigueur, puisque cela pourrait soulever des questions complexes (comme la question de savoir si le contrat d'engagement restera en vigueur dans son ensemble, ou uniquement en ce qui concerne le versement des salaires, ou si le contrat d'engagement est considéré comme restant en vigueur lorsque le marin est tenu en captivité à terre et ne se trouve plus physiquement à bord du navire).
- 66.** En réponse à la demande du groupe des gens de mer d'obtenir un avis juridique concernant la question de savoir si l'enlèvement d'un marin peut être qualifié d'acte de piraterie au sens de la définition de la piraterie énoncée à l'article 101 de l'UNCLOS, il a rappelé que

l'enlèvement s'entend généralement au sens d'enlever une personne et de la retenir en otage sans son consentement, par le recours à la force ou à la fraude, souvent pour obtenir une rançon. Aux termes de cet article, la piraterie consiste en tout acte illégal de violence ou de détention, commis à des fins privées par l'équipage d'un navire, en haute mer, à l'encontre de personnes à bord d'un autre navire, soit en haute mer ou dans un lieu qui ne relève de la juridiction d'aucun Etat. Il semble donc évident que, sur la base de ces définitions, l'enlèvement soit qualifié «d'acte illégal de violence ou de détention», au sens de la disposition pertinente de l'UNCLOS, à condition que tous les autres éléments constitutifs de la piraterie soient aussi présents, et en particulier les suivants: l'acte d'enlèvement doit être «commis à des fins privées», par opposition à des fins politiques; il doit être commis par «l'équipage d'un autre navire», ce qui exclut la mutinerie ou les actes commis par des terroristes à bord du même navire; et il doit être commis «en haute mer ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat», ce qui exclut les actes commis dans les eaux territoriales d'un Etat. Il semble aussi que l'expression «enlèvement des marins» soit largement utilisée dans les publications pertinentes, comme les publications du BMI sur la piraterie. Des politiques d'assurance maritime portant sur «l'enlèvement et la rançon» ont aussi été élaborées pour répondre à la nécessité de couvrir les demandes de rançon qui ne sont pas explicitement couvertes par les Clubs Protection and Indemnity (P&I), dans la mesure où le mode opératoire des pirates a changé et ne consiste plus en des attaques et pillages de navires, mais en l'abordage de navires pour prendre l'équipage en otage afin d'obtenir une rançon. En conclusion, les actes de piraterie d'aujourd'hui n'impliquent pas l'enlèvement de marins, mais les actes d'enlèvement de marins ne sont pas tous des actes pouvant être qualifiés automatiquement de piraterie. Il a ajouté que la définition de la piraterie prévue par l'UNCLOS et la définition de «vol à main armée à l'encontre des navires» prévue par la résolution A.1025(26) de l'OMI sont pratiquement identiques, la seule différence étant leur champ d'application géographique. La piraterie couvre les actes illégaux de violence ou de détention commis à des fins privées et à l'encontre de personnes à bord des navires en haute mer ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, alors que le vol à main armée fait référence à des actes illégaux de violence ou de détention commis également à des fins privées, mais uniquement lorsque le navire se trouve dans les eaux territoriales d'un Etat. Par conséquent, l'enlèvement d'un marin peut être qualifié d'acte de piraterie s'il se produit en haute mer ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, et le vol à main armée à l'encontre des navires peut être qualifié comme tel, s'il se produit dans les eaux territoriales d'un Etat côtier.

Forme des propositions

67. Le vice-président du groupe des armateurs a rappelé que les propositions élaborées par le groupe de travail peuvent contenir plusieurs solutions possibles. Le fait de pouvoir amender la convention ne signifie pas pour autant que celle-ci doit être amendée, sauf si l'on peut clairement démontrer qu'il y a des failles dans certains domaines. La plupart des membres du groupe de travail se sont accordés sur les principes généraux. Néanmoins, les armateurs ont estimé que toutes les questions soulevées sont déjà couvertes par la convention, telle que modifiée. Il y a également un risque que les amendements, qui couvriront des circonstances particulières, aient pour effet d'exclure par inadvertance d'autres circonstances, ou que le fait de mettre l'accent sur certains éléments donne la fausse impression que d'autres éléments sont moins importants. La convention est encore très récente et sa mise en œuvre est encore en cours. Les propositions élaborées par le groupe de travail sont destinées à être examinées à la prochaine réunion de la Commission tripartite spéciale. Le groupe de travail a proposé un amendement à la convention, mais celui-ci doit encore suivre le processus prévu à l'article XV, et devra par conséquent être formellement proposé par un nombre suffisant de gouvernements ou par les groupes. Enfin, il a réaffirmé que toute acceptation des armateurs de faire examiner, par la Commission tripartite spéciale, les propositions contenues dans le rapport du groupe de travail ne signifie pas pour autant que ces propositions seront approuvées par le groupe des armateurs, car celui-ci pourrait s'y opposer le moment venu.

-
- 68.** Le vice-président du groupe des gens de mer a indiqué que le mandat du groupe de travail approuvé par la Commission tripartite spéciale mentionne clairement que les propositions présentées doivent contenir un amendement à la convention. Il mentionne aussi clairement que l'amendement sera présenté conformément à la procédure prévue à l'article XV. Il a souligné qu'une disposition contraignante est essentielle. Même si certains armateurs responsables continuent de verser les salaires et autres prestations dus en cas de captivité du marin, d'autres armateurs moins scrupuleux ne le font pas, et ceux-là feront peu cas de directives, qu'elles soient intégrées ou non au code. En outre, s'il n'y a pas de disposition contraignante, le défaut de versement des salaires et autres prestations dus aux marins tenus illégalement en captivité alourdira probablement la charge pesant sur les systèmes de protection sociale des Etats du pavillon ou pourvoyeurs de main-d'œuvre. En ce qui concerne les propositions contenues dans le document 2 visant à amender le code, les gens de mer souscrivent au nouveau texte proposé à la norme A2.2. Concernant la définition de la piraterie et du vol à main armée, ils ont pris note de l'avis du Conseiller juridique. Les précisions juridiques ont été utiles et, tenant compte de la proposition de l'observateur représentant le gouvernement de la Fédération de Russie, il conviendrait d'envisager une définition plus simple, par exemple «tenu illégalement en captivité». Les gens de mer souscrivent également à un nouveau sous-paragraphe *k*) au paragraphe 4 de la norme A2.1. Toutefois, ils sont davantage attachés au caractère contraignant qu'à la formulation exacte de la disposition. Ils se félicitent donc du ferme soutien exprimé par le groupe gouvernemental en faveur d'une disposition contraignante, celle-ci étant nécessaire pour garantir aux marins qu'ils seront payés, que les virements continueront d'être effectués à leurs familles et que leur contrat ne prendra pas fin pendant la période de captivité. Il relève du bon sens de savoir qu'une disposition non contraignante ferait perdurer une situation dans laquelle les armateurs irresponsables pourraient abaisser les normes et mettre à mal les règles du jeu équitables, ce dernier point étant l'un des objectifs fondamentaux de la MLC, 2006. Il est donc difficile de comprendre le point de vue du groupe des armateurs selon lequel la convention ne sera amendée qu'en cas d'insuffisance. La raison précise pour laquelle la MLC, 2006, pourrait être amendée est que, de l'avis général, elle doit suivre l'évolution de la situation et ne pas être figée, ce qui présuppose d'améliorer en permanence les normes minimales de la convention, tout cela ayant directement un impact sur les conditions de vie des gens de mer.
- 69.** Le président du groupe gouvernemental a indiqué que le mandat du groupe de travail est clair. Il est décevant de constater l'absence de consensus entre le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer sur la nécessité d'un amendement à la convention, alors qu'il y a un consensus sur la gravité du problème. Le groupe des armateurs a fait valoir que les principes examinés ici sont déjà couverts par la convention. Au vu des doutes qui persistent sur ce point, il a appelé les armateurs à indiquer les dispositions précises de la convention qui couvrent chacun des aspects du problème. Le groupe gouvernemental a exprimé son ferme soutien en faveur de l'amendement à la convention. Toutefois, il est important de ne pas utiliser des expressions qui ne figurent pas dans la MLC, 2006. Par exemple, l'expression «salaire contractuel» pourrait prêter à confusion. Autre principe important, et ce quelle que soit la forme des modifications apportées à la convention, celles-ci ne devront pas entraîner la modification du contrat d'engagement maritime, car cela serait extrêmement complexe à gérer. Certains membres du groupe gouvernemental ont exprimé leur soutien en faveur de l'amendement proposé à la norme A2.2 et un large soutien en faveur de l'amendement proposé à la norme A2.1, après reformulation du nouveau sous-paragraphe *k*) pour faire en sorte que les modifications ne nécessitent pas la modification du contrat d'engagement maritime. Ils ont également estimé qu'il serait plus simple d'amender une seule norme. Le groupe gouvernemental a également exprimé un faible soutien en faveur des amendements proposés aux principes directeurs du code de la MLC et un très faible soutien à l'élaboration de directives du Bureau. Enfin, il conviendrait de tenir compte de la nécessité d'aligner les versions des propositions dans les différentes langues.

-
70. L'observateur représentant le gouvernement de la République dominicaine a réaffirmé qu'il croit comprendre qu'un acte d'enlèvement qui s'est produit en haute mer constitue un acte de piraterie en vertu de l'UNCLOS, alors qu'un enlèvement dans des eaux territoriales constitue un vol à main armée à l'encontre des navires. L'observatrice représentant le gouvernement du Danemark a ajouté qu'il est essentiel de couvrir les incidents qui se produisent aussi bien en haute mer que dans les eaux territoriales. En outre, il conviendrait de couvrir à la fois les otages qui sont retenus en mer et ceux qui sont ramenés à terre. Le membre gouvernemental de la France a précisé que le nouveau sous-paragraphe *k*) proposé concerne les contrats qui expirent pendant la période de captivité, et non le licenciement de marins pendant cette période.
71. Le vice-président du groupe des armateurs a fait observer que l'important pour la définition est le lieu où est commis l'acte de piraterie ou le vol à main armée à l'encontre des navires, et non le lieu où le marin est ensuite tenu en captivité. En réponse à la demande d'indiquer les dispositions précises de la convention qui couvrent déjà les questions examinées par le groupe de travail, il a précisé que le principe prévoyant le versement des salaires pendant toute la période de captivité est prévu à la règle 2.2, paragraphe 1, qui dispose que «tous les gens de mer doivent être rétribués pour leur travail régulièrement et intégralement conformément à leur contrat d'engagement». En outre, la norme A2.2 contient des dispositions relatives à l'intervalle entre les versements, les virements et les acomptes sur salaires et couvrent toute période de captivité, puisqu'il n'y a pas d'exception. Les définitions existantes de la piraterie et du vol à main armée à l'encontre des navires ne figurent pas dans la convention, mais dans d'autres documents. Le principe selon lequel la période de captivité prend fin lorsque le marin a été libéré et dûment rapatrié conformément à la norme A2.5.1 ne figure pas dans la convention, mais la règle 2.2 couvre convenablement ce point et il n'y a pas lieu de définir la période de captivité. Le terme «salaires» recouvre les salaires contractuels et les virements, conformément à la norme A2.2. Le principe selon lequel il conviendrait de faire en sorte que l'armateur ne puisse pas mettre fin au contrat d'engagement d'un marin tenu en captivité et que le contrat reste en vigueur même si le contrat arrive à expiration pendant la captivité est couvert par la norme A2.5.1, qui dispose que, lorsque le contrat d'engagement maritime expire alors que les intéressés se trouvent à l'étranger ou lorsque le contrat est dénoncé par l'armateur, les gens de mer ont le droit d'être rapatriés immédiatement. Les armateurs ne peuvent légitimement pas mettre fin au contrat d'engagement, ou le laisser expirer, sauf s'ils sont en mesure de rapatrier les gens de mer concernés, ce qui n'est pas le cas lorsqu'ils sont tenus en captivité. En vertu de la proposition, le moment du décès doit être déterminé selon la législation nationale, ce qui n'est pas prévu par la MLC, 2006. Il existe des directives reconnues à l'intention des armateurs sur le soutien aux gens de mer touchés par des actes de piraterie et le vol à main armée, mais cela n'est pas prévu dans la convention. Enfin, le principe de la garantie d'autres prestations contractuelles, comme prévu dans le contrat d'engagement, est couvert par la norme A2.1, et en particulier par les paragraphes 4 *g*) et 6 concernant la cessation du contrat, et il est clair que toutes les prestations contractuelles s'appliquent jusqu'à ce que le préavis de cessation du contrat ait été donné. La question qui n'a pas encore été abordée est l'obligation des administrations de garantir la mise en œuvre des prescriptions énoncées dans la MLC, 2006.
72. Le vice-président des gens de mer a indiqué qu'à l'évidence les gouvernements doivent donner effet aux dispositions de la convention dans leur législation nationale. Le groupe des gens de mer a estimé que les dispositions de la MLC, 2006, ne sont pas suffisamment claires en ce qui concerne les conditions très exceptionnelles faisant l'objet de cette discussion. L'explosion du nombre de cas d'enlèvement de marins n'avait pas été prévue au moment de l'élaboration de la convention et, si tel avait été le cas, le groupe des gens de mer aurait alors demandé d'inclure des dispositions couvrant cette question. Le groupe des gens de mer a souscrit à la proposition d'adopter des amendements pour les deux normes A2.1 et A2.2.
73. Le vice-président du groupe des armateurs a indiqué qu'il ne voit aucune raison d'amender la norme A2.2. Rien n'indique dans la convention que les salaires ne seront plus versés en

cas de captivité. En ce qui concerne l'amendement proposé à la norme A2.1, il a indiqué que la législation nationale prévoit des voies de recours en cas de cessation du contrat d'engagement. En ce qui concerne la proposition de nouveau sous-paragraphe *k*) à la norme A2.1, paragraphe 4, il a fait observer que les gouvernements sont peu enclins à apporter des modifications qui entraîneraient la modification du contrat d'engagement.

Amendements aux principes directeurs du code de la MLC, 2006, et directives ou autres documents en dehors de la MLC, 2006

74. La présidente a attiré l'attention sur les paragraphes 99 à 102 du document 2.
75. Le vice-président du groupe des armateurs a indiqué que la proposition d'amendement aux principes directeurs du code de la MLC, 2006, suit la proposition d'amendement au code lui-même, et les armateurs sont opposés à ces deux propositions. Ils sont plutôt en faveur de directives en dehors du champ d'application de la convention. Concernant les éléments énoncés au paragraphe 102 du document d'information, il a indiqué que le terme «en toute sécurité» est nouveau et qu'il faudrait le remplacer par le terme employé dans la convention, c'est-à-dire «dûment». L'expression «libéré et rapatrié en toute sécurité» pourrait être allégée par «dûment rapatrié». Il a ajouté que l'inclusion d'une mention, dans le contrat d'engagement, aux obligations des armateurs et/ou aux conditions qui s'appliqueraient en cas de captivité ne devraient s'appliquer qu'aux navires susceptibles de pénétrer dans des zones à haut risque. En outre, l'expression «la garantie devrait s'appliquer à d'autres prestations contractuelles, comme prévu dans le contrat d'engagement maritime» est très vague. Le groupe des armateurs est globalement satisfait des directives qui existent déjà, et celles-ci pourraient être mentionnées à la partie B du code.
76. Le vice-président du groupe des gens de mer s'est dit plutôt en faveur de l'inclusion de directives à la partie B du code, qui devraient refléter le consensus émergent à propos des questions faisant l'objet de cette discussion. Il serait aussi utile de mentionner les directives qui pourraient être élaborées par les partenaires sociaux dans ce secteur.
77. Le président du groupe gouvernemental a indiqué que, en cas d'adoption des amendements aux normes, il est probable que des amendements doivent aussi être adoptés à la partie B du code. Le groupe gouvernemental s'est dit en faveur d'un amendement à la norme. Néanmoins, si cet amendement n'est pas adopté, il n'y aura pas lieu d'amender uniquement la partie B du code. Les directives ne sont pas contraignantes et il est probable que les Etats ne les mettent pas tous en œuvre, ce qui entraînerait des conditions inégalitaires et aurait une incidence négative sur l'ensemble du secteur. Il a ajouté que des directives en dehors de la MLC, 2006, pourraient consister en des orientations élaborées par le Bureau et faire l'objet d'une résolution qui y ferait référence.
78. L'observatrice représentant le gouvernement du Danemark est convenue que l'on pourrait faire référence à des directives sectorielles et encourager leur élaboration, mais se poserait alors la question de savoir comment elles seraient reflétées dans la partie B du code. Même si la partie B n'est pas contraignante, ses dispositions doivent être prises en considération. L'observateur représentant le gouvernement de la Norvège a indiqué qu'un amendement aux dispositions de la MLC, 2006, qu'elles soient contraignantes ou non, est acceptable. S'il faut adopter un amendement à la partie A, il doute que d'autres travaux soient nécessaires pour la partie B. Il a ajouté qu'il existe déjà plusieurs séries de directives en dehors de la convention, notamment celles adoptées par le groupe de travail 3 du groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes. Cela pourrait donc prêter à confusion, compte étant tenu en particulier du nombre assez limité de cas.

-
79. L'observateur représentant le gouvernement de la République islamique d'Iran a estimé que des directives dans le cadre de la MLC, 2006, enverraient un message plus fort que des directives élaborées en dehors de la convention.
80. L'observateur représentant l'OMI a souscrit à l'analyse faite pendant la discussion concernant les définitions de la piraterie et du vol à main armée à l'encontre des navires. Il est clair que la définition de la piraterie employée devrait être celle prévue par l'UNCLOS. En ce qui concerne le vol à main armée, des explications sont nécessaires et il conviendrait d'employer l'expression exacte «vol à main armée à l'encontre des navires».
81. La présidente a proposé de faire examiner le texte des propositions par un comité de rédaction, lequel pourrait adapter ce texte à la lumière des discussions, mettre en relief tout autre élément que l'on pourrait proposer d'inclure dans les directives et examiner la possibilité de mentionner des directives sectorielles ou du Bureau.
82. Le groupe de travail a nommé un comité de rédaction qui sera chargé d'examiner les propositions liées à la garantie du salaire du marin en cas de captivité, dont les membres sont les suivants:

<i>Gouvernement:</i>	M. Yann Becouarn (France) Conseiller – M. Martin Marini (Singapour)
<i>Armateurs:</i>	M. Tim Springett (United Kingdom Chamber of Shipping) Conseiller – M. Charles Darr (Cruise Lines International Association)
<i>Gens de mer:</i>	M. Jesus Sale (Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines) Conseiller – M. Ruwan Subasinghe (Fédération internationale des ouvriers du transport)

***Examen par le comité de rédaction du projet
de propositions relatives à la garantie du salaire
des marins en cas de captivité***

83. La présidente a attiré l'attention sur la proposition visant à insérer un nouveau paragraphe 7 à la norme A2.1 – Contrat d'engagement maritime.
84. Le vice-président du groupe des gens de mer, tout en souscrivant au texte proposé, s'est demandé si l'on peut judicieusement mentionner une résolution non contraignante de l'OMI concernant la définition du vol à main armée à l'encontre des navires, dans une proposition qui concerne une disposition contraignante de la MLC, 2006.
85. Le président du groupe gouvernemental a exprimé son ferme soutien en faveur de l'insertion d'un nouveau paragraphe à la norme A2.1. Néanmoins, il s'est demandé si les éléments à prendre en compte au moment de l'élaboration du principe directeur connexe sont réellement nécessaires.
86. Le Conseiller juridique a indiqué que, s'il est possible de mentionner directement la définition de la «piraterie» prévue par l'UNCLOS dans le texte de l'amendement, il serait préférable de ne pas mentionner directement une résolution non contraignante de l'OMI. Il serait donc judicieux d'inclure la définition complète du «vol à main armée à l'encontre des navires», c'est-à-dire «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». Une référence à la résolution de l'OMI contenant cette définition pourrait figurer dans une note de bas de page. Ces définitions, conformément aux pratiques usitées dans toute la convention, pourraient être énoncées dans un nouveau paragraphe 1 à la norme A2.1.

- 87.** La présidente a attiré l'attention sur la proposition visant à insérer un nouveau paragraphe 7 à la norme A2.2 – Salaire.
- 88.** Le vice-président du groupe des gens de mer a estimé que le nouveau paragraphe proposé est un ajout important à l'amendement à la norme A2.1. L'ensemble couvrira à la fois le contrat d'engagement maritime et les salaires. Dans ce contexte, il conviendrait d'employer l'expression «acte de piraterie ou vol à main armée à l'encontre des navires» et de considérer que cette expression couvre l'enlèvement.
- 89.** Le président du groupe gouvernemental a indiqué que certains gouvernements sont en faveur de l'inclusion d'un nouveau paragraphe. L'une des questions que soulève la proposition concerne l'enregistrement du moment du décès du marin. Des éclaircissements sont nécessaires pour déterminer quel sera le pays responsable de cet enregistrement. Le membre gouvernemental de Singapour a suggéré qu'il revienne à l'Etat du pavillon de se charger de l'enregistrement. L'observatrice représentant le gouvernement du Danemark a fait observer que, étant donné les multiples situations susceptibles de se produire en ce qui concerne le décès d'un marin pendant la captivité, il conviendrait de laisser ouvertes les possibilités quant à l'Etat qui sera responsable de l'émission du certificat de décès.
- 90.** La présidente a proposé que la question de la détermination de la date du décès figure dans les directives.
- 91.** Le vice-président du groupe des gens de mer est convenu que le moment du décès devrait être déterminé selon la législation nationale, mais pas forcément la législation nationale de l'Etat du pavillon. Bien que celui-ci ait clairement une certaine responsabilité concernant cette question, il appartient en définitive au pays de résidence du marin d'émettre le certificat de décès, sur la base des informations fournies par l'Etat du pavillon.
- 92.** L'observateur représentant le gouvernement de la Lettonie a fait observer que de nombreux ressortissants lettons sont embarqués à bord de navires battant le pavillon de différents Etats et que, en vertu de la réglementation actuelle, il relève de la responsabilité des tribunaux lettons d'enregistrer le décès des résidents du pays, en cas de disparition. Il est probable que d'autres pays aient une réglementation similaire en ce qui concerne l'enregistrement du décès de leurs résidents dans ce cas. L'observateur représentant le gouvernement de la République islamique d'Iran est convenu que différentes situations pourraient conduire les tribunaux à avoir la responsabilité finale de déterminer la législation nationale applicable. L'observateur représentant le gouvernement de l'Algérie a déclaré qu'en général lorsqu'un décès se produit à bord d'un navire, la responsabilité d'enregistrer ce décès revient à l'Etat du pavillon, et celui-ci en informe ensuite le pays de résidence qui pourra enregistrer l'information. L'observateur représentant le gouvernement du Panama a indiqué que, en vertu de la législation panaméenne, il y a présomption de décès lorsqu'une personne est disparue depuis cinq ans. L'observateur représentant le gouvernement du Japon est convenu que beaucoup de situations différentes peuvent se produire en ce qui concerne le décès d'un marin et a suggéré que, lorsque le marin a été enlevé et éloigné du navire, c'est l'Etat dans lequel le marin est tenu en captivité qui traitera le cas.
- 93.** Le vice-président du groupe des armateurs a proposé, à la lumière de la discussion, que les directives mentionnent «la législation nationale de l'Etat du pavillon ou de l'Etat de résidence du marin, selon le cas».

-
- 94.** La présidente a invité le groupe de travail à examiner la proposition d'éléments à intégrer dans des directives du Bureau en dehors de la MLC, 2006.
- 95.** Le vice-président du groupe des gens de mer a exprimé sa préférence pour des directives qui seraient élaborées par les partenaires sociaux de ce secteur. Ces directives pourraient être mentionnées dans les principes directeurs.
- 96.** Le président du groupe gouvernemental a indiqué que son groupe considère les directives du Bureau comme étant un élément non essentiel des propositions, même si certains des éléments proposés sont utiles, en particulier lorsqu'ils ne figurent pas dans les amendements proposés, comme la mention faite à des directives sectorielles. L'un des problèmes qui se posent concernent les gens de mer qui n'ont pas désigné la personne ou les personnes auxquelles les virements doivent être effectués et qui pourraient souhaiter le faire en cas de captivité. L'observatrice représentant le gouvernement du Danemark a proposé que les syndicats encouragent les gens de mer à prendre des dispositions concernant les virements. Elle a ajouté que toute directive prévue par l'OIT ne saurait être moins descriptive que les directives de l'OMI, par exemple en ce qui concerne le soutien après la captivité.
- 97.** Le vice-président du groupe des armateurs a indiqué que l'expérience en la matière fait que les armateurs sont très peu enclins à effectuer des virements sans avoir d'instructions spécifiques de la part des gens de mer. Il peut y avoir des situations familiales et autres situations très complexes et, en l'absence d'une décision judiciaire, effectuer des virements qui n'ont pas été autorisés par le marin peut donner lieu à des conflits.
- 98.** La présidente a indiqué qu'il conviendrait d'encourager les gens de mer à veiller à prendre des dispositions concernant les virements. Elle a invité le groupe de travail à débattre de la façon dont on peut examiner les trois éléments contenus dans les propositions.
- 99.** Le vice-président du groupe des armateurs a confirmé qu'il ne souscrit pas aux amendements proposés et que son groupe est davantage en faveur de l'élaboration de directives. Il a également rappelé au groupe de travail les précisions mentionnées au paragraphe 150 du rapport de la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale, indiquant que: «Le président croit comprendre que le groupe de travail pourrait examiner toute une série d'options, y compris des amendements, des directives ou des déclarations. Il a ajouté que tous les amendements proposés durant la réunion, de même que les observations formulées sur ces propositions, seraient soumis au groupe de travail pour examen. Ce dernier formulerait alors une recommandation sur la base des propositions et des observations consignées dans le rapport, qui pourrait être un amendement au code, des directives ou une solution différente.»
- 100.** Le vice-président du groupe des gens de mer a estimé que les deux amendements proposés sont nécessaires, dans la mesure où il faut intégrer le principe selon lequel le salaire des gens de mer doit continuer à être versé pendant leur captivité, dans les parties relatives au contrat d'engagement et au salaire. Les amendements proposés ont été examinés selon les termes du mandat du groupe de travail.
- 101.** Le président du groupe gouvernemental a indiqué que les propositions contiennent trois solutions différentes et qu'il est donc nécessaire de décider de celle qu'il faut choisir. Les gouvernements sont globalement favorables à l'amendement à la norme A2.1 et la plupart des gouvernements sont favorables à l'adoption d'un seul amendement.
- 102.** Le vice-président du groupe des armateurs a estimé que le titre de la proposition doit indiquer clairement qu'il s'agit du résultat de la discussion du groupe de travail et que la proposition doit contenir un paragraphe d'introduction expliquant que le résultat reflète les différents types de propositions ayant fait l'objet de la discussion, sans préjudice des positions que pourrait adopter tout gouvernement ou groupe.

-
- 103.** Le vice-président du groupe des gens de mer a dit ne pas comprendre pourquoi le groupe des armateurs remet régulièrement en cause le mandat approuvé par la Commission tripartite spéciale, en vertu duquel le groupe de travail doit élaborer des propositions, y compris un amendement au code de la convention. Ils ont estimé qu'un paragraphe d'introduction ne ferait qu'expliquer ce qui est déjà tout à fait évident.
- 104.** Le président du groupe gouvernemental est convenu que les éléments proposés dans le paragraphe d'introduction sont effectivement évidents.
- 105.** Les projets de propositions, tels que modifiés à la lumière de la discussion, figurent à l'annexe I du présent rapport.

VI. Amélioration du processus d'élaboration des propositions d'amendements au code de la MLC, 2006

- 106.** La présidente a invité le groupe de travail à examiner les propositions contenues dans le document 1.
- 107.** Le vice-président du groupe des armateurs a rappelé que la présente discussion découle des commentaires sur un amendement proposé à la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale pour recommander l'amélioration du processus d'élaboration des propositions d'amendements au code de la MLC, 2006. En vertu de l'article XV de la MLC, 2006, et du règlement de la Commission tripartite spéciale, un amendement au code peut être proposé par tout Membre de l'Organisation, avec l'appui nécessaire, ou par le groupe des représentants des armateurs ou des gens de mer. Le Directeur général doit ensuite communiquer la proposition, sans tarder, à tous les Membres de l'OIT. Conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement de la Commission tripartite spéciale, le Directeur général communique la proposition, avec tout commentaire ou suggestion jugée appropriée. Le règlement présente les obligations de procédures relativement au fonctionnement de la Commission tripartite spéciale et ne comprend pas les obligations découlant de la convention. Par conséquent, il a souligné que ce n'est pas le rôle du Bureau ni d'un groupe de travail mis en place par la Commission tripartite spéciale de faire des propositions d'amendements ou de fournir des informations pour appuyer ces propositions. L'objectif de l'article XV de la convention est de présenter une méthode accélérée pour amender le code. Il est important de respecter cet objectif. Il est également important que toute proposition d'amendement soit convenablement étayée par des informations pertinentes, de manière à ce que la Commission tripartite spéciale comprenne d'emblée le contexte de la proposition et les raisons pour lesquelles elle est nécessaire, autrement dit, il faut expliquer clairement quelles sont les dispositions de la convention considérées comme étant inadéquates et la façon dont il faudrait les modifier. Toute procédure adoptée pour élaborer des propositions d'amendements doit faciliter et non entraver l'adoption en temps utile d'amendements pertinents et nécessaires au code de la convention. Il conviendrait de s'assurer que, lorsqu'une proposition est présentée à la Commission tripartite spéciale, toutes les difficultés techniques ont été éliminées, de sorte que la Commission tripartite spéciale puisse se concentrer sur les avantages potentiels de la proposition et parvienne plus facilement à une décision. Il a donc accueilli favorablement la proposition de modèle de présentation des propositions et a soutenu l'idée selon laquelle le bureau de la Commission tripartite spéciale a un rôle à jouer pour garantir que les propositions sont suffisamment détaillées et permettront de mener des discussions constructives, sans aborder les questions de fond de la proposition, ce qui laisse la possibilité de formuler des propositions sous la forme qui conviendra aux auteurs de la proposition.

-
- 108.** Le vice-président du groupe des gens de mer a souscrit à l'objectif d'améliorer le processus d'élaboration des propositions d'amendements au code de la convention, mais a réitéré que l'OIT est une organisation très différente de l'OMI et que cette amélioration devrait pouvoir se faire sans l'imiter pour autant la possibilité de faire des amendements, ce qui serait contraire à l'objectif de l'article XV. Il s'est demandé si les amendements proposés ne vont pas au-delà de ce que prévoit l'article XV. Tout en étant satisfait d'ouvrir la voie à l'innovation, à l'instar de la MLC, 2006, le groupe des gens de mer n'acceptera aucun élément qui pourrait porter atteinte au tripartisme et à un dialogue social efficace, ainsi qu'au droit de présenter des propositions d'amendements au code de la convention. Par conséquent, tout élément convenu ayant une incidence sur l'article XV ne peut être qu'une directive recommandée, susceptible d'être adoptée volontairement. A cet égard, le modèle proposé fait preuve de bon sens et, d'une manière générale, il peut être appuyé en supprimant quelques éléments. Le groupe des gens de mer s'est dit préoccupé par la proposition d'éléments additionnels; faisant valoir la pertinence de la Commission paritaire maritime, il a indiqué que le Conseil d'administration du BIT n'a pas imposé de telles prescriptions. Il s'est dit particulièrement préoccupé par la proposition d'un test de proportionnalité; il a estimé que, si ce test avait été appliqué précédemment, la MLC, 2006, n'aurait pas été élaborée.
- 109.** Le président du groupe gouvernemental est convenu qu'une procédure est nécessaire pour présenter les propositions d'amendements à la MLC, 2006. Les propositions élaborées offrent une occasion de réfléchir avec soin à la procédure à suivre, et celle-ci devrait prévoir la possibilité d'examiner les effets juridiques, techniques et sociaux des propositions, voire une analyse du rapport coût-bénéfice ou une analyse financière. Après le processus de présentation, les représentants des gouvernements doivent alors être en mesure d'attirer l'attention des parlements nationaux et des gouvernements sur les conséquences et les implications des amendements. Il a rappelé que les questions couvertes par la MLC, 2006, ne concernent pas uniquement la réglementation maritime technique, mais couvrent aussi des questions sociales et d'emploi, ce qui donne lieu à des débats sur des questions complexes liées à des demandes concurrentes, dans le contexte de ressources limitées. L'élaboration de propositions d'amendements doit être aussi minutieuse que possible, et la liste des éléments énoncés au paragraphe 33 du document 1 est très utile. Enfin, il a fait observer que le bureau de la Commission tripartite spéciale aura un rôle important à jouer pour ce qui est de faciliter la présentation et l'examen des propositions et pour évaluer si elles sont adaptées au processus de l'article XV ou si elles nécessitent d'être repensées, par un groupe de travail intersessions, par exemple.
- 110.** Le membre gouvernemental du Canada a indiqué qu'il a proposé le modèle en tant que représentant des Amériques et que l'observateur représentant le gouvernement du Panama l'a beaucoup aidé dans l'élaboration de ce modèle.

Modèle

- 111.** La présidente a attiré l'attention sur les éléments additionnels à intégrer dans le modèle figurant au paragraphe 33 du document 1.
- 112.** Le vice-président du groupe des armateurs a indiqué que, tout d'abord, il conviendrait d'indiquer dans le titre du modèle proposé que le processus concerne la présentation d'amendements en vertu de l'article XV de la MLC, 2006. Il faudrait aussi inclure un espace pour indiquer le nom de l'organisation ou de l'entité qui propose l'amendement, avec les coordonnées d'une personne de contact. Il serait également utile d'inclure un encadré pour indiquer le numéro de référence de l'OIT. L'encadré suivant pourrait être reformulé pour préciser que l'amendement émane des parties qui souscrivent à l'amendement. En ce qui concerne les éléments additionnels proposés dans le document 1, il a indiqué que ces

éléments peuvent constituer une liste indicative d'informations qui faciliteraient le processus de présentation d'amendement, ces informations n'étant pas obligatoires.

- 113.** Le vice-président du groupe des gens de mer a souscrit aux observations du groupe des armateurs, mais s'est dit préoccupé par les éléments additionnels proposés. Se référant aux discussions internationales bipartites ou tripartites précédemment tenues sur le sujet, il a suggéré que ce type de discussions se tienne aussi au sein de la Commission paritaire maritime, en vue de parvenir à un accord sur les propositions avant que celles-ci ne soient présentées à la Commission tripartite spéciale. En ce qui concerne «l'incidence possible de la proposition (financière, administrative et législative), il a fait observer que le Conseil d'administration n'a pas appelé à inclure de telles prescriptions dans les nouveaux instruments, et ces éléments n'ont pas lieu d'être dans le processus d'amendement au code de la convention. Il s'est dit particulièrement préoccupé par la demande d'analyse de la proposition «y compris son caractère réalisable dans la pratique, sa faisabilité et proportionnalité». Si ces prescriptions avaient été imposées lors du processus d'élaboration de la MLC, 2006, il n'aurait pas été possible de l'élaborer. Ces éléments n'ont pas leur place dans le processus d'amendement. Il convient aussi de noter que, comme indiqué au paragraphe 17 du document 1, aucune règle ni orientation n'a été adoptée concernant la forme sous laquelle les propositions des mandants sont examinées par le Conseil d'administration, dans le cadre de nouveaux instruments ou d'instruments révisés, et le même principe devrait s'appliquer au processus d'amendements au code de la convention.
- 114.** Le président du groupe gouvernemental a indiqué que les éléments additionnels proposés sont utiles, mais ne devraient pas être obligatoires, et encore moins constituer des critères de seuil. Ils contiennent des informations qu'il conviendrait de fournir pour appuyer toute proposition bien réfléchie et qui seraient nécessaires pour la mise en œuvre au niveau national. Une analyse financière et économique de l'impact des propositions serait aussi très utile, de même que des indications concernant le calendrier prévu pour leur adoption et leur mise en œuvre, et concernant l'impact potentiel des propositions sur le certificat de travail maritime et sur les autres documents exigés en vertu de la convention. Il ne faut pas oublier non plus que les auteurs de propositions d'amendements ont peut-être besoin d'assistance technique relativement à certaines informations demandées.
- 115.** L'observateur représentant le gouvernement de la Norvège a indiqué que les informations nécessaires dépendent du type et du contenu des propositions. Les répercussions les plus importantes des propositions concernent les questions administratives. La plupart des amendements doivent être mis en œuvre par le biais de la législation nationale. La difficulté majeure concernant la mise en œuvre, en particulier pour les Etats possédant une flotte importante, réside dans la modification de la documentation nécessaire à la certification des navires, par exemple concernant la liste des points d'inspection. Le membre gouvernemental du Canada a déclaré que les éléments proposés visent à faciliter la fourniture des informations nécessaires, et non à compliquer le processus d'amendement, et ne devraient pas servir à rejeter les propositions. L'observatrice représentant le gouvernement du Danemark a rappelé qu'on ne saurait modifier la procédure d'amendement par l'intermédiaire du modèle, celui-ci ne visant qu'à faciliter la fourniture d'informations utiles.
- 116.** Le vice-président du groupe des armateurs a fait observer les différences importantes existant entre la procédure suivie par l'OIT pour adopter les instruments internationaux du travail et la procédure d'amendements prévue à l'article XV, et il conviendrait donc de ne pas comparer ces deux procédures.
- 117.** Le vice-président des gens de mer a estimé que l'emploi de l'expression «caractère pratique, faisabilité et proportionnalité» est inopportun. Il conviendrait d'indiquer clairement que le modèle n'a pas valeur de test ni de seuil pour les propositions d'amendements et que les informations indiquées visent à faire mieux comprendre l'incidence des propositions. Le

modèle devrait contribuer au processus lié à l'article XV, et il faudrait fournir quelques explications à cet effet.

- 118.** La présidente, se référant au paragraphe 36 du document 1, a invité la réunion à discuter du rôle que pourrait jouer le bureau de la Commission tripartite spéciale dans le processus de présentation des propositions d'amendements au code de la convention.
- 119.** Le vice-président du groupe des amateurs est convenu que le bureau de la Commission tripartite spéciale peut jouer un rôle utile dans le processus de présentation des propositions, notamment en demandant d'autres informations utiles. Toutefois, aucune exigence ne devrait peser sur les parties qui élaborent des propositions, celles-ci devant avoir le droit de présenter la proposition originale sans modification. L'absence d'accord possible entre les membres du bureau ne posera pas de problème, dans la mesure où ils ne prennent pas de décisions à cet égard.
- 120.** Le vice-président du groupe des gens de mer a rappelé que, en vertu des dispositions de l'article XV, le Directeur général doit communiquer sans tarder la proposition d'amendement à tous les Membres de l'OIT. Il est difficile de voir comment le rôle proposé du bureau de la Commission tripartite spéciale pourrait s'intégrer dans ce processus. La seule possibilité serait que les parties qui élaborent les propositions demandent au bureau de les examiner. En outre, tout commentaire formulé par le bureau à ce stade devait être confidentiel.
- 121.** Le président du groupe gouvernemental a estimé que le bureau de la Commission tripartite spéciale peut jouer un rôle consultatif, sans pour autant constituer un filtrage. Il peut fournir une assistance et contribuer à l'élaboration des propositions, en vue d'éviter les obstacles, comme ceux rencontrés lors de la dernière réunion de la Commission tripartite spéciale. L'observatrice représentant le gouvernement du Danemark est convenue que tout rôle joué par le bureau de la Commission tripartite spéciale devrait être confidentiel. Elle a rappelé que les obligations du bureau sont énoncées à l'article 7 du règlement de la Commission tripartite spéciale, et il conviendrait de veiller à ce qu'il ne soit pas nécessaire de modifier le règlement.
- 122.** La présidente a indiqué qu'elle croit comprendre que tout rôle joué par le bureau de la Commission tripartite spéciale concernant les propositions d'amendements devrait répondre à la demande des parties qui élaborent les propositions. Le bureau peut donner des conseils à propos des informations complémentaires qui seraient utiles pour appuyer les propositions, mais cela ne devrait avoir aucun impact sur le processus de communication de la proposition à tous les Membres de l'OIT.
- 123.** Le vice-président du groupe des gens de mer a fait valoir qu'il est impossible de présenter une proposition qui n'a pas d'existence juridique. Le Bureau est déjà tenu de veiller à ce que les propositions soient présentées conformément aux dispositions de l'article XV. Le bureau de la Commission tripartite spéciale ne peut donc jouer qu'un rôle informel pour faciliter et accélérer le processus et pour identifier toute faiblesse dans la proposition. Cette intervention ne devrait pas retarder la communication des propositions d'amendements et devrait avoir lieu de manière directe et confidentielle entre les parties qui élaborent la proposition et le bureau.
- 124.** Le vice-président du groupe des armateurs a estimé que l'on ne peut pas envisager de modifier le règlement de la Commission tripartite spéciale. Le rôle du bureau de la Commission tripartite spéciale doit se limiter à ajuster les propositions et rester volontaire. Ce rôle pourrait faire l'objet d'une résolution proposée à la Commission tripartite spéciale.
- 125.** L'observatrice représentant le gouvernement du Danemark est convenue qu'une résolution attribuerait au bureau le mandat nécessaire pour remplir son rôle à cet égard.

-
- 126.** La présidente a invité la réunion à débattre de l'élaboration possible d'une procédure permettant à la Commission tripartite spéciale de présenter une proposition d'amendement à un groupe de travail intersessions ou à un autre organe subsidiaire pour examen complémentaire de la proposition, avant de la présenter de nouveau à la prochaine session de la Commission tripartite spéciale (paragraphe 38 à 41 du document 1).
- 127.** Le vice-président du groupe des armateurs s'est dit préoccupé par le fait que cette procédure ne soit pas prévue dans les dispositions de la convention ou du règlement de la Commission tripartite spéciale. En vertu du règlement, la Commission tripartite spéciale peut établir un groupe de travail en tant qu'organe subsidiaire, mais aucune disposition n'établit clairement le rôle que doit jouer cet organe, alors que des dispositions claires existaient pour la mise en place du présent groupe de travail. Il est donc difficile de voir comment pourrait fonctionner cette procédure.
- 128.** Le vice-président du groupe des gens de mer est convenu que l'on voit mal comment pourrait fonctionner cette procédure dans le contexte de l'article XV.
- 129.** L'observateur représentant le gouvernement de la Norvège a indiqué qu'il n'y a pas de procédure spécifique visant à élaborer des propositions d'amendements. Sans une telle procédure, il sera difficile de se pencher sur des amendements à l'avenir.
- 130.** La présidente a déclaré qu'il n'y a pas de commentaire sur les propositions contenues dans les paragraphes 42 et 43 du document 1 concernant les discussions préalables des amendements proposés. Elle a ajouté que les propositions dont il est question pourraient être présentées à un comité de rédaction qui examinera le modèle à la lumière des commentaires formulés pendant la discussion et, notamment en ce qui concerne l'inclusion d'une référence à l'article XV, le caractère non obligatoire de ce modèle, l'inclusion d'autres éléments à titre indicatif dont pourrait débattre la Commission tripartite spéciale et leur formulation. Pour ce qui est du rôle du bureau de recevoir les propositions d'amendements, le comité de rédaction pourrait élaborer un projet de résolution qui sera présenté à la Commission tripartite spéciale.
- 131.** Le groupe de travail a désigné un comité de rédaction pour examiner l'amélioration recommandée du processus d'élaboration d'amendement au code de la MLC, 2006. Le comité de rédaction se compose comme suit:

Gouvernement: M. Sami Sakaa (Canada)
Conseiller – M. Abidaun Olusegun (Nigéria)

Armateurs: M. Gerardo Borromeo (Filipino Shipowners' Association)
Conseiller – M. Stewart Inglis (International Chamber of Shipping)

Gens de mer: M. Albert Ole Philipsen (CO-SEA/Dansk Metal)
Conseiller – M. Jonathan Warring (Fédération internationale des ouvriers du transport)

Examen du projet de propositions révisé par le comité de rédaction

- 132.** La présidente a invité le groupe de travail à examiner le projet de résolution proposé concernant l'amélioration du processus d'élaboration d'amendements au code de la MLC, 2006.
- 133.** Le vice-président du groupe des gens de mer, en réponse à une observation du vice-président du groupe des armateurs selon laquelle le bureau de la Commission tripartite spéciale

pourrait formuler des commentaires aux auteurs de la proposition d'amendement aussi bien directement que sur demande, a souligné que cet échange devrait être confidentiel. Le texte de la résolution proposé par le comité de rédaction a été adopté après modifications mineures pour tenir compte de ces commentaires et est reproduit à l'annexe II du présent rapport.

- 134.** La présidente a invité le groupe de travail à examiner le projet de modèle de présentation de propositions d'amendements au code de la MLC, 2006, tel que révisé par le comité de rédaction.
- 135.** Le vice-président du groupe des gens de mer a indiqué que les termes «sociale» et «financière» ont été laissés entre crochets dans la section sur les considérations pertinentes. Il a souligné qu'il sera très difficile d'évaluer l'incidence financière d'un amendement proposé au code de la convention et qu'il sera aussi assez difficile d'en évaluer les avantages et l'incidence sociale. Les deux termes entre crochets peuvent donc être supprimés.
- 136.** Le vice-président du groupe des armateurs a fait observer que les informations demandées dans la section sur les considérations pertinentes ne sont pas obligatoires et ne seront fournies que «le cas échéant».
- 137.** Le président du groupe gouvernemental a considéré que l'on peut conserver les deux termes «sociale» et «financière» et supprimer les crochets. Le membre gouvernemental du Canada a suggéré que le terme «économique» soit employé à la place de «financière».
- 138.** Le vice-président du groupe des gens de mer a fait valoir que le terme «économique» serait pire encore. Il n'apporte rien au processus d'amendements du code de la convention de mettre en relief la charge qu'entraînent ces amendements. Les charges découlant de la fusion entre les conventions existantes pour former la MLC, 2006, ont déjà été acceptées pour l'essentiel, cette convention couvrant désormais 90 pour cent de la flotte marchande mondiale. Si l'on conserve le terme «financière», il conviendra de le laisser entre crochets.
- 139.** Le vice-président du groupe des armateurs a aussi appelé à laisser entre crochets le terme «sociale». Ces questions seront examinées à la prochaine réunion de la Commission tripartite spéciale.
- 140.** L'observateur représentant la République islamique d'Iran a déclaré qu'il conviendrait de ne pas employer une nouvelle terminologie qui ne figure pas dans la MLC, 2006. Par exemple, la convention ne mentionne pas les «objectifs stratégiques».
- 141.** Le vice-président du groupe des gens de mer a déclaré que, même si l'expression «objectifs stratégiques» ne figure pas dans la MLC, 2006, ces objectifs apparaissent clairement. Par exemple, l'un des objectifs stratégiques très importants, autour duquel les partenaires sociaux se sont rassemblés et qui a motivé l'élaboration de la MLC, 2006, est d'instaurer des règles du jeu équitables dans ce secteur.
- 142.** Le président du groupe gouvernemental a appelé à inclure une mention relative au calendrier de mise en œuvre dans la section des mesures transitoires, et une clarification dans la note connexe, indiquant que le processus de consultation du bureau de la Commission tripartite spéciale ne devra pas retarder la communication de la proposition d'amendement à tous les Membres de l'OIT, comme prévu par l'article XV, paragraphe 3.
- 143.** Le texte du projet de modèle, tel que révisé par le comité de rédaction, a été adopté tel qu'amendé pour prendre en compte ces commentaires et est reproduit à l'annexe III du présent rapport.

VII. Déclaration du groupe des armateurs sur l'abandon des gens de mer

144. Le vice-président du groupe des armateurs a rappelé que l'OIT et l'OMI ont mis en place une base de données des cas signalés d'abandon des gens de mer. Il est important de maintenir cette base de données à jour, de manière à rendre fidèlement compte de la situation en ce qui concerne les cas d'abandon. Le contenu de la base de données a été source de préoccupation en 2016, dans la mesure où nombre de cas qui avaient été réglés apparaissaient comme étant en cours. Le groupe des armateurs remercie vivement le groupe des gens de mer ainsi que les secrétariats de l'OMI et de l'OIT de leur aide dans l'examen et l'actualisation de cette base de données. Il espère sincèrement que la coopération dans ce processus se poursuivra, car cela permet de s'attacher aux cas qui requièrent d'autres interventions. Hélas, beaucoup de cas sont encore dans cette situation. Il s'est dit préoccupé par la santé et le bien-être de l'équipage à bord du navire *Bramco 1*, un cas que le secrétariat de l'OIT connaît bien. La Chambre internationale de la marine marchande (ICS) et l'ITF ont demandé conjointement l'assistance des secrétariats de l'OIT et de l'OMI pour rappeler aux Etats du pavillon comme aux Etats du port les responsabilités leur incombant dans la gestion et le règlement de cette situation, puisque force est de constater que ces Etats ne remplissent pas leurs obligations découlant de la MLC, 2006, ou des *Directives conjointes OIT/OMI sur la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer*. Les armateurs se félicitent de la voix particulièrement virulente que l'OMI a fait entendre sur le sujet, et salueraient vivement l'intervention du secrétariat de l'OIT, afin d'œuvrer tous ensemble pour répondre à ce qui est clairement un besoin humanitaire grave à bord du navire.
145. Le vice-président du groupe des gens de mer s'est félicité de l'attention accordée à la situation du *Bramco 1* et a exprimé sa volonté de continuer à coopérer avec les partenaires sociaux. Il a également attiré l'attention sur le cas du *Geo Star*, un navire qui été abandonné dans le port de Constanta Sud-Agigea, avec à son bord 11 membres de l'équipage qui font face à l'épuisement des réserves d'eau et de nourriture. Une action concertée des partenaires sociaux est nécessaire sur cette question.

VIII. Remarques finales

146. Le vice-président du groupe des armateurs s'est félicité de constater que, en dépit des contraintes de temps, le groupe de travail a rempli les objectifs qui lui ont été confiés par la Commission tripartite spéciale. Le groupe des armateurs souscrit avec enthousiasme au principe majeur énoncé dans le document 2. Les objections ne concernent pas les principes, mais portent sur la nécessité de modifier la convention sur ce sujet. La MLC, 2006, fixe clairement une nouvelle orientation pour le secteur maritime et pour l'OIT. A mesure que l'on progresse sur cette nouvelle voie, de nouvelles procédures sont mises au point, afin de faire mieux comprendre la nature de la convention et la nécessité de l'améliorer en permanence.
147. Le vice-président du groupe des gens de mer s'est félicité de voir que l'esprit de tripartisme et les traditions de l'OIT existent toujours et se portent bien et que le groupe de travail a été en mesure de remplir son mandat en réalisant des progrès importants. Il a rappelé que la MLC, 2006, est un processus et non une fin en soi et que la tâche de tous les acteurs de ce secteur est de favoriser l'amélioration permanente des normes minimales qui permettront de maintenir des règles du jeu équitables dans ce secteur le plus mondialisé du monde. L'objectif des travaux menés ici est de protéger les intérêts des gens de mer et de leurs familles, et il faut saluer les progrès réalisés concernant la question de la garantie des salaires des marins tenus en captivité. Il a déploré que le fléau des pirates somaliens semble revenir en force, au vu des différentes attaques qui ont eu lieu la semaine dernière. Les mesures prises pour y faire face doivent être maintenues. Tous les acteurs du secteur maritime doivent

veiller à ce que la garantie des salaires soit au premier plan de la planification, avant que le navire ne pénètre dans des zones à haut risque. Concernant la question de l'amélioration du processus d'amendement, le groupe des gens de mer n'a pas vu la nécessité ni le fondement juridique d'introduire des exigences bureaucratiques, comme une analyse coût-bénéfice ou une justification économique.

- 148.** Le président du groupe gouvernemental s'est dit satisfait de voir que le groupe de travail a rempli son mandat et a exprimé sa gratitude aux partenaires sociaux pour leur coopération et leur esprit de tripartisme. La séance est levée à 16 h 00, le mercredi 5 avril 2017.

Annexe I

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 faciliter⁵.

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.

* * *

⁵ OMI, résolution A.1025(26).

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.

* * *

Annexe II

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

STCMLC/WG/2017/D.2(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

Proposition de projet de résolution concernant l'amélioration du processus d'élaboration des propositions d'amendements 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'amendements 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'amendements 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.

Annexe III

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

STCMLC/WG/2017/D.3(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

Modèle de présentation des propositions d'amendements 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'amendements 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

Veillez 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.

--

Veillez 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.

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

Chairperson of the Working Group of the Special Tripartite Committee
of the Maritime Labour Convention, 2006
Président du Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale
de la convention du travail maritime, 2006
Presidente del Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial
del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006

Ms Julie CARLTON, Maritime & Coastguard Agency, United Kingdom.

Vice-chairperson of the Working Group of the Special Tripartite Committee
of the Maritime Labour Convention, 2006
Vice-président du Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale
de la convention du travail maritime, 2006
Vicepresidente del Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial
del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006

Mr Hans Leo CACDAC, Philippine Overseas Employment Administration, Philippines.

**Members of the Working Group
Membres du groupe de travail
Miembros del Grupo de Trabajo**

Mr Bruno DUGUAY, Marine Safety and Security, Canada.

M. Yann BECOUARN, ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, France.

Mr Aniefiok Etim ESSAH, Permanent Mission of Nigeria in Geneva, Switzerland.

Mr Yew Guan Mark LIM, Maritime and Port Authority of Singapore, Singapore.

Mr Arthur Rennie BOWRING, Hong Kong Shipowners' Association, China.

Dr Dirk Max JOHNS, VDR German Shipowners' Association, Germany.

Mr Tim SPRINGETT, UK Chamber of Shipping, United Kingdom.

Mr Gerardo A. BORROMEIO, Filipino Shipowners' Association, Philippines.

Mr Albert Ole PHILIPSEN, CO-SEA/Dansk Metal, Denmark.

Mr Mark DICKINSON, Nautilus International (UK), United Kingdom.

Mr Yuri SUKHORUKOV, Seafarers' Union of Russia, Russian Federation.

Mr Jesus SALE, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP), Philippines.

**Governments' representatives
Représentants des gouvernements
Representantes de los gobiernos**

ALGERIA ALGÉRIE ARGELIA

M^{me} Habiba KHERROUR, mission permanente de la République algérienne démocratique et populaire à Genève.

ARGENTINA ARGENTINE

Dr. Víctor Antonio SOLAZZO, Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.

Sr. Fernando Ezequiel MACCHI, Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.

CAMBODIA CAMBODGE CAMBOYA

Mr Chanboroth BOU, Permanent Mission of the Kingdom of Cambodia in Geneva.

CAMEROON CAMEROUN CAMERÚN

M^{me} Corine Elsa ANGONEMANE MVONDO, ministère du Travail et de la Sécurité sociale.

M. Samuel Désiré MBARGA, ministère des Transports.

M. Francis NGANTCHA TCHNDJOU, mission permanente du Cameroun à Genève.

CANADA CANADÁ

Mr Bruno DUGUAY, Marine Safety and Security – Transport Canada.

Mr Sami SAKAA, Transport Canada Safety and Security.

CHILE CHILI

Sr. Pablo LAZO-GRANDI, Misión Permanente de Chile en Ginebra.

CHINA CHINE

Mr Yansong LI, Ministry of Human Resources and Social Security.

Mr Yuli CHEN, Shanghai Maritime University.

Mr Hongxin MAO, Guangdong Maritime Safety Administration.

Mr Wen YANG, Guangdong Maritime Safety Administration.

Mr Hongjiang YU, Ministry of Transport.

Ms Kexin ZHU, Ministry of Transport.

CONGO

M. Aimé Charles MINDOU, ministère des Transports, de l'Aviation civile et de la Marine marchande.

M. Jeremy BONGOUALE, Direction générale de la marine marchande.

CUBA

Sra. Alicia GONZÁLEZ GUTIÉRREZ, Misión Permanente de Cuba en Ginebra.

DENMARK DANEMARK DINAMARCA

Ms Birgit SØLLING OLSEN, Danish Maritime Authority.

Ms Nanna Elm Bille ADAMSEN, Danish Maritime Authority.

**DOMINICAN REPUBLIC
RÉPUBLIQUE DOMINICAINE
REPÚBLICA DOMINICANA**

Sr. Fernando de Jesús PERALTA MIESES, Armada de la República Dominicana.

EGYPT EGYPT EGIPTO

Mr Osama SABER, Ministry of Manpower.

FIJI FIDJI

Mr Ajendra Adarsh PRATAP, Permanent Mission of the Republic of Fiji in Geneva.

FINLAND FINLANDE FINLANDIA

Mr Harri HALME, Ministry of Social Affairs and Health.

FRANCE FRANCIA

M. Yann BECOUARN, ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie.

GABON GABÓN

M. Bonjean IBOUANGA, ministère en charge du Travail.

M. Hugues KOUANGA, ministère en charge du Travail.

M. Ferdinand MANGONGO, mission permanente de la République gabonaise à Genève.

GREECE GRÈCE GRECIA

Mr Nikolaos ISAKOGLU, Ministry of Maritime Affairs and Insular Policy.

GUYANA

Mr Charles OGLE, Ministry of Social Protection.

**IRAN, ISLAMIC REPUBLIC OF
IRAN, RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D'
IRÁN, REPÚBLICA ISLÁMICA DEL**

Mr Abbas TAVAZONI ZADEH, Ports and Maritime Organization.

JAPAN JAPON JAPÓN

Mr Yoshihiro YONEKAWA, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

Ms Kaori MAKI, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

Mr Hiroyuki SUMINO, Permanent Mission of Japan in Geneva.

KENYA

Ms Elizabeth ONUKO, Permanent Mission of the Republic of Kenya in Geneva.

**KOREA, REPUBLIC OF
CORÉE, RÉPUBLIQUE DE
COREA, REPÚBLICA DE**

Mr Byeong Hee KWON, Permanent Mission of the Republic of Korea in Geneva.

**LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC
RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE POPULAIRE LAO
REPÚBLICA DEMOCRÁTICA POPULAR LAO**

Mr Bovonethat DOUANGCHAK, Permanent Mission of the Lao People's Democratic Republic in Geneva.

Ms Bounphady INSISIENMAY, Permanent Mission of the Lao People's Democratic Republic in Geneva.

LATVIA LETTONIE LETONIA

Ms Sandra LIELBARDE, Maritime Administration of Latvia.

LIBERIA LIBÉRIA

Mr David PASCOE, Maritime Operations & Standards.

MALAYSIA MALAISIE MALASIA

Mr Ummar Jai Kumar Bin ABDULLAH, Permanent Mission of Malaysia in Geneva.

MALTA MALTE

Mr Gordon CUTAJAR, Malta Transport Centre.

MARSHALL ISLANDS ILES MARSHALL ISLAS MARSHALL

Capt. Thomas HEINAN, Republic of the Marshall Islands Maritime Administrator.

Ms Elizabeth BOUCHARD, Republic of the Marshall Islands Maritime Administrator.

Mr Alexander VON STEIN, Republic of the Marshall Islands Maritime Administrator.

MAURITANIA MAURITANIE

M. Mohamed Salem OULD, ministère des Pêches et de l'Economie maritime.

MOROCCO MAROC MARRUECOS

M. Muhyi Eddine KAZA, Direction de la marine marchande.

MOZAMBIQUE

Mr Carlos Jorge SILIYA, Permanent Mission of Mozambique in Geneva.

NETHERLANDS PAYS-BAS PAÍSES BAJOS

Ms Monique RAQUET, Ministry of Social Affairs and Employment.

NIGERIA NIGÉRIA

Mr Ali Abdu INDABAWA, Nigerian Maritime Administration and Safety Agency.

Mr Abidaun F. OLUSEGUN, Nigerian Maritime Administration and Safety Agency.

Mr Ahmed Adamu LEKO, Nigerian Maritime Administration and Safety Agency.

Mr Aniefiok Etim ESSAH, Permanent Mission of Nigeria in Geneva.

NORWAY NORVÈGE NORUEGA

Mr Haakon STORHAUG, Norwegian Maritime Authority.

PANAMA PANAMÁ

Sra. Mayte Elisa BURGOS VALDÉS, Autoridad Marítima de Panamá.

Sr. César A. GÓMEZ R., Misión Permanente de Panamá en Ginebra.

PHILIPPINES FILIPINAS

Mr Hans Leo CACDAC, Philippine Overseas Employment Administration.

Mr Bernard OLALIA, Department of Labour and Employment.

PORTUGAL

Sra. Sónia BARTOLOMEU, Direção-Geral do Emprego e das Relações de Trabalho.

RUSSIAN FEDERATION RUSSIE, FÉDÉRATION DE RUSIA, FEDERACIÓN DE

Mr Stanislav PETROV, Ministry of Labour and Social Protection.

Mr Pavel ZEMLIANSKIY, Russian Maritime Register.

Ms Elena LAVRENTEVA, Kosaya Linia.

SINGAPORE SINGAPOUR SINGAPUR

Mr Yew Guan Mark LIM, Maritime and Port Authority of Singapore.

Mr Martin MARINI, Maritime and Port Authority of Singapore.

Ms Jia Hui PHUA, Maritime and Port Authority of Singapore.

SPAIN ESPAGNE ESPAÑA

Sr. Miguel QUINTERO FERNÁNDEZ, Dirección General de la Marina Mercante.

SRI LANKA

Mr Gotabaya Jayarathne SUBASINHA MUDIYANSELAGE, Ministry of Labour and Trade Union Relations.

SWEDEN SUÈDE SUECIA

Mr Fredrik JONSSON, Swedish Transport Agency.

SWITZERLAND SUISSE SUIZA

M^{me} Barbara TRAUTWEILER, Département fédéral des affaires étrangères (SMNO).

**TANZANIA, UNITED REPUBLIC OF
RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE
TANZANÍA, REPÚBLICA UNIDA DE**

Mr Japhet L. Loisimaye, Manager Seafarers Affairs, Training and Certification.

THAILAND THAÏLANDE TAILANDIA

Ms Chuleerat THONGTIP, Permanent Mission of Thailand in Geneva.

TUNISIA TUNISIE TÚNEZ

M. Faouzi AYARI, Office de la marine marchande et des ports.

M^{me} Lamia ZROUD, ministère du Transport.

UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO

Mr John COUSLEY, Department for Transport.

Ms Louise UNSWORTH, Maritime and Coastguard Agency.

**Shipowners' representatives
Représentants des armateurs
Representantes de los armadores**

Ms Eleni ANTONIADOU, International Marine Contractors Association.

Mr David BOLOMINI, International Group of P&I Clubs.

Mr Gerardo A. BORROMEIO, Filipino Shipowners' Association, Philippines.

Mr Arthur Rennie BOWRING, Hong Kong Shipowners' Association.

Mr Nigel CARDEN, International Group of P&I Clubs.

Mr Timothy CLARK, The Japanese Shipowners' Association.

M^{me} Virginie COSTEL, armateurs de France.

Mr Charles DARR, Cruise Lines International Association.
Mr Francesco GARGIULO, IMEC Ltd.
Mr Peter HINCHLIFFE, International Chamber of Shipping.
Mr Stewart INGLIS, International Chamber of Shipping.
Dr Dirk Max JOHNS, VDR German Shipowners' Association.
Mr George KOLTSIDPOULOS, Union of Greek Shipowners.
Mr Nikolaos MERTZANIDIS, Cruise Lines International Association Europe.
Ms Natalie Charlotte Wiseman SHAW, International Chamber of Shipping.
Mr Tim SPRINGETT, UK Chamber of Shipping.
Capt. Toshihiro TANAKA, Japanese Shipowners' Association.
Ms Anne Windfeldt TROLLE, Danish Shipowners' Association.
Mr Alexander TSITSONIS, RMI Vessel Owners, Grèce.

**Seafarers representatives
Représentants des gens de mer
Representantes de la gente de mar**

Mr Fabrizio BARCELLONA, International Transport Workers' Federation (ITF).
M. Etienne Cyril Fabien CASTILLO, Fédération FO de l'équipement, de l'environnement, des transports et des services (FEETS-FO).
Ms Emma Sui Hang CHIU, Hong Kong Seamen's Union.
M. Mamadou Saliou DIALLO, Organisation nationale des syndicats libres de Guinée.
Mr Mark DICKINSON, Nautilus International (UK).
Mr Chi Wai LI, Hong Kong Seamen's Union.
Mr Albert Ole PHILIPSEN, CO-SEA/Dansk Metal.
Mr Jesus SALE, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP), Philippines.
Mr Ake SELANDER, International Organization of Masters, Mates and Pilots.
Mr Ruwan SUBASINGHE, International Transport Workers' Federation (ITF).
Mr Yuri SUKHORUKOV, Seafarers' Union of Russia.
Mr Jonathan WARRING, International Transport Workers' Federation (ITF).
Mr Jon WHITLOW, International Transport Workers' Federation (ITF).

**Representatives of non-governmental international organizations
Représentants d'organisations internationales non gouvernementales
Representantes de organizaciones internacionales no gubernamentales**

International Christian Maritime Association (ICMA)

Sr. Domingo GONZÁLEZ JOYANES.

**International Seafarers' Welfare and
Assistance Network (ISWAN)**

Mr Roger HARRIS.

Organization of African Trade Union Unity (OATUU)

Mr Elhadj Abdoulaye DIALLO.

World Federation of Trade Unions (WFTU)

Dr Hossam El din MOHAMED.

Mr Mohamed KHALIFA.

Representatives of the United Nations, specialized agencies
and other official international organizations
Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées
et d'autres organisations internationales officielles
Representantes de las Naciones Unidas, de los organismos especializados
y de otras organizaciones internacionales oficiales

International Maritime Organization (IMO)
Organisation maritime internationale (OMI)
Organización Marítima Internacional (OMI)

Mr Jan Engel DE BOER.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)
Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)
Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)

Mr Jan HOFFMANN.

Mr Mathis WELLER.

Representatives of other international organizations
Représentants d'autres organisations internationales
Representantes de otras organizaciones internacionales

League of Arab States

Mr Youcef TILIOUANT.

Mr Ali CHAROUIE.

Seafarers' Rights International

Ms Deirdre FITZPATRICK.

Mr Brian ORRELL.

Mr Hilton STANILAND.

Visitors
Visiteurs
Visitantes

M. Guillaume LOONIS-QUÉLEN, Union marine et maritime universelle (UMMU).

Ms Claudia SCHWENDIMANN, Austrian State Printing House.

Secretariat of the Commission
Secrétariat de la commission
Secretaría de la Comisión

Secretary-General: Secrétaire générale: Secretaria General:	Ms C. Vargha
Deputy Secretary-General: Secrétaires généraux adjoints: Secretario General Adjunto:	Mr B. Wagner Mr H. Guido
Representative of the Bureau of Employers' Activities: Représentant du Bureau des activités pour les employeurs: Representantes de la Oficina de Actividades para los Empleadores:	Mr C. Hess
Representatives of the Bureau of Workers' Activities: Représentants du Bureau des activités pour les travailleurs: Representantes de la Oficina de Actividades para los Trabajadores:	Ms M. Jeanroy Ms V. Guseva
Representatives of the Office of Legal Services and Office of the Legal Adviser: Représentants des services juridiques et bureau du Conseiller juridique: Representante de servicios jurídicos y Oficina del Consejero Jurídico:	Mr G. Politakis Mr T. Geckeler Mr T. Lieby