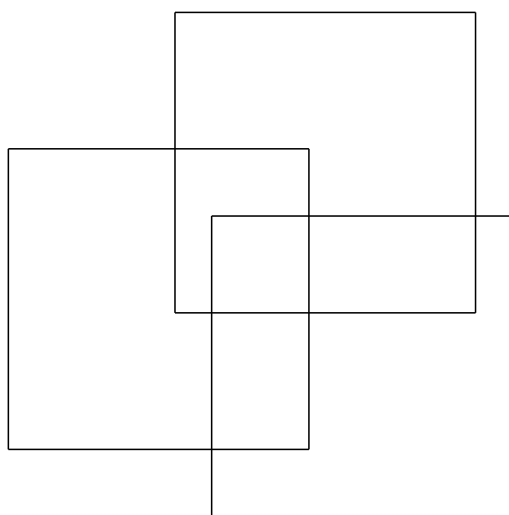




Bureau
international
du Travail

Genève

**Document d'information en vue de la première réunion
de la Commission tripartite spéciale créée en vertu
de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006
(Genève, 7-11 avril 2014)**



Département
des normes
internationales
du travail

Département
des activités
sectorielles

STCMCL/2014

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

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

**Document d'information en vue de la première réunion
de la Commission tripartite spéciale créée en vertu
de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006
(Genève, 7-11 avril 2014)**

Genève, 2014

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, GENÈVE

Copyright © Organisation internationale du Travail 2014

Première édition 2014

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: pubdroit@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. Visitez le site www.ifro.org afin de trouver l'organisme responsable de la gestion des droits de reproduction dans votre pays.

ISBN 978-92-2-228419-1 (imprimé)

ISBN 978-92-2-228420-7 (pdf Web)

Données de catalogage du BIT

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 électroniques du Bureau international du Travail peuvent être obtenus dans les principales librairies ou auprès des bureaux locaux du BIT. On peut aussi se les procurer directement, de même qu'un catalogue ou une liste des nouvelles publications, à l'adresse suivante: Publications du BIT, Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel: pubvente@ilo.org.

Visitez notre site Web: www.ilo.org/publns.

Table des matières

	<i>Page</i>
A. Introduction	1
B. Programme de la première réunion de la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII.....	3
B1. Nomination des trois vice-présidents (après désignation par la Commission de la MLC).....	3
B2. Examen et adoption éventuelle des propositions d'amendement au code de la convention du travail maritime, 2006	4
B2.1. Première série de propositions conjointes – Propositions d'amendement au code concernant la règle 2.5 de la convention du travail maritime, 2006	5
B2.2. Seconde série de propositions conjointes – Propositions d'amendement au code concernant la règle 4.2 de la convention du travail maritime, 2006	8
B3. Echange d'informations sur la mise en œuvre: Suivi permanent de l'application de la convention	10
B4. Consultations tripartites en vertu de l'article VII de la convention	10
Annexe A Liste des ratifications de la convention du travail maritime, 2006 (au 31 janvier 2014).....	13
Annexe B Dispositions pertinentes de la MLC, 2006	15
Annexe C Propositions d'amendement au code concernant la règle 2.5 de la convention du travail maritime, 2006.....	18
Annexe D Propositions d'amendement au code concernant la règle 4.2 de la convention du travail maritime, 2006.....	22

A. Introduction

1. La convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), est entrée en vigueur le 20 août 2013 et est devenue un instrument international contraignant pour les 30 premiers Membres dont la ratification avait été enregistrée au 20 août 2012. Au 1^{er} février 2014, 56 Membres avaient ratifié cet instrument, lequel, conformément au paragraphe 4 de son article VIII, est entré en vigueur pour chacun d'eux douze mois après la date de l'enregistrement de sa ratification. On trouvera à l'annexe A du présent document une liste des ratifications enregistrées ainsi que la date prévue d'entrée en vigueur de la MLC, 2006, pour chaque Membre l'ayant ratifiée au 1^{er} février 2014¹.
2. Le paragraphe 1 de l'article XIII (Commission tripartite spéciale) de la MLC, 2006, dispose que «le Conseil d'administration du Bureau international du Travail suit en permanence l'application de la présente convention par le truchement d'une commission créée par lui et dotée d'une compétence spéciale dans le domaine des normes du travail maritime»². En outre, cette commission joue un rôle essentiel dans le cadre de la procédure accélérée établie à l'article XV aux fins du traitement des amendements au code de la convention – normes et principes directeurs – qui contient les dispositions techniques, plus détaillées, de la MLC, 2006. Cette procédure a été conçue pour que la convention puisse suivre l'évolution du secteur et réponde aux besoins importants de celui-ci. La commission est également investie d'une mission clé, au titre de l'article VII, en ce qui concerne les consultations avec les organisations d'armateurs et de gens de mer en l'absence de telles organisations représentatives sur le territoire d'un Membre.
3. Le Conseil d'administration a pris un certain nombre de mesures en prévision de l'entrée en vigueur de la convention et a notamment institué une Commission préparatoire tripartite sur la MLC, 2006, dont le mandat était «de suivre les préparatifs des Membres pour la mise en œuvre de la MLC, 2006, d'identifier toutes questions communes et de préparer les travaux de la future Commission tripartite spéciale sur toute question pouvant nécessiter un traitement d'urgence après l'entrée en vigueur de la convention, y compris les règles de procédure de la commission»³. Ces règles de procédures, qui forment le Règlement de la Commission tripartite spéciale, ont été élaborées par la Commission préparatoire tripartite et adoptées par le Conseil d'administration à sa 313^e session (mars 2012)⁴.

¹ La liste à jour peut être consultée sur le site Web de l'OIT consacré à la MLC, 2006, à l'adresse: <http://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORMLEXPUB:80001::0::NO::>.

² Le texte des articles VII, XIII et XV de la MLC, 2006, est reproduit à l'annexe B.

³ La Commission préparatoire tripartite sur la MLC, 2006, s'est réunie en septembre 2010 et décembre 2011. Les rapports de ses réunions se trouvent à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_228789/lang--en/index.htm.

⁴ Le Règlement de la Commission tripartite spéciale créée par la convention du travail maritime, 2006, peut être consulté à l'adresse suivante: <http://www.ilo.org/public/french/bureau/leg/download/so-mlc-2012-fr.pdf>.

-
4. A sa 318^e session (juin 2013) ⁵, et conformément à l'article XIII de la MLC, 2006, le Conseil d'administration a institué la Commission tripartite spéciale (ou «Commission de la MLC»); à sa 319^e session (octobre 2013) ⁶, il a décidé de convoquer la première réunion de la commission en avril 2014 et en a adopté l'ordre du jour, établi compte tenu de l'avis exprimé par la Commission préparatoire tripartite quant aux questions à caractère urgent devant y être inscrites ⁷. En application de l'article XIII de la MLC, 2006, et du Règlement de la Commission tripartite spéciale, des décisions ont été prises concernant la nomination des représentants des armateurs et des gens de mer à cet organe ainsi que sur d'autres questions liées à la convocation de la première réunion de cette commission, notamment la nomination d'un premier président et l'invitation d'autres organisations et d'observateurs.
 5. Conformément au paragraphe 2 de l'article XIII de la MLC, 2006, la commission «est composée de deux représentants désignés par le gouvernement de chacun des Membres ayant ratifié la [...] convention et des représentants des armateurs et des gens de mer désignés par le Conseil d'administration après consultation de la Commission paritaire maritime». Par ailleurs, comme prévu au paragraphe 3 de ce même article: «[l]es représentants gouvernementaux des Membres n'ayant pas encore ratifié la [MLC, 2006,] peuvent participer aux travaux de la commission mais sans droit de vote sur les questions relevant de la convention» ⁸. Toutefois, en vertu du paragraphe 2 de l'article 9 du Règlement de la commission, les représentants de ces gouvernements ont le droit de voter sur toute autre question que le Conseil d'administration aurait soumise à la Commission de la MLC.
 6. On trouvera dans la partie B du présent document un aperçu des tâches qui attendent la Commission de la MLC à sa première réunion, prévue à Genève du 7 au 11 avril 2014. Cette partie est structurée suivant l'ordre du jour adopté par le Conseil d'administration et joint par le Directeur général à la lettre d'invitation à la réunion ⁹.

⁵ Document GB.318/PV, paragr. 84.

⁶ Document GB.319/PV/Draft, paragr. 584.

⁷ Notamment l'examen des principes ayant fait l'objet d'un accord au sein du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, dont il sera question dans la suite du présent document (voir plus loin le paragraphe 11 et la note de bas de page 12).

⁸ Une formule de pondération des votes est définie à l'article XIII de la convention:

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

Voir également les dispositions des articles 12 et 13 du Règlement de la Commission tripartite spéciale.

⁹ Conformément à l'article 3 du règlement.

**Ordre du jour de la réunion de la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006
(Commission de la MLC)
Genève, 7-11 avril 2014**

1. Nomination des trois vice-présidents (après désignation par la Commission de la MLC)
2. Examen des propositions d'amendement au code de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)
3. Echange d'informations sur la mise en œuvre
4. Examen, le cas échéant, des demandes de consultation au titre de l'article VII de la MLC, 2006
5. Adoption des dispositions applicables aux consultations au titre de l'article VII de la MLC, 2006
6. Autres questions

B. Programme de la première réunion de la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII

7. Comme indiqué précédemment et tel qu'il est défini dans le règlement¹⁰, le mandat dont est investie la commission revêt une triple dimension et découle de trois dispositions différentes de la convention (articles VII, XIII et XV). Ainsi que cela a déjà été dit au paragraphe 4 ci-dessus, l'ordre du jour a été organisé de manière à donner la priorité aux questions jugées urgentes par la Commission préparatoire tripartite, l'une de ces questions étant l'examen (en vue de leur adoption) des propositions d'amendement au code de la MLC, 2006, en application des dispositions de l'article XV de la convention.

B1. Nomination des trois vice-présidents (après désignation par la Commission de la MLC)

8. L'article 6 du Règlement de la Commission tripartite spéciale régit la sélection et le mandat des trois vice-présidents, les fonctions du bureau de la commission étant quant à elles définies à l'article 7. Comme prévu à l'article 6, les trois vice-présidents sont nommés par la Commission de la MLC pour un mandat d'une durée maximale de trois ans. La commission devra par conséquent procéder à ces nominations lors de sa première réunion.
9. En vertu du même article 6, le président est proposé par les membres gouvernementaux de la Commission de la MLC et nommé par le Conseil d'administration pour un mandat d'une durée maximale de trois ans. Cependant, tout comme il a adopté l'ordre du jour de la première réunion, le Conseil d'administration, en l'absence d'une proposition telle que prévue au paragraphe 2 de l'article 6 du règlement, et compte tenu des décisions à prendre

¹⁰ Tel qu'énoncé à l'article 2 du règlement, ce mandat est le suivant:

«La Commission de la MLC:

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

en vue de convoquer la première réunion de la commission, a nommé le président de la première réunion pour un premier mandat d'un an ¹¹.

B2. Examen et adoption éventuelle des propositions d'amendement au code de la convention du travail maritime, 2006

- 10.** Le rôle confié à la Commission de la MLC aux fins de l'examen des propositions d'amendement au code de la MLC, 2006, est défini à l'article XV de la convention. Cet article établit une procédure accélérée pour le traitement des amendements visant les normes énoncées dans la partie A du code et les principes directeurs figurant dans sa partie B (y compris les annexes qui s'y rapportent). Dans le cadre de cette procédure, les propositions pour l'adoption d'amendements au code sont soumises au Directeur général qui les communique à l'ensemble des Membres de l'Organisation, en les invitant à lui faire connaître leurs observations ou suggestions dans un délai imparti (en principe six mois). Les propositions d'amendement, accompagnées des éventuels commentaires présentés à leur sujet dans le délai imparti, sont ensuite examinées par la Commission de la MLC au cours d'une réunion. Les propositions adoptées par la commission sont ensuite soumises pour approbation à la Conférence internationale du Travail, à sa session suivante. En cas d'approbation, les amendements sont notifiés aux Membres ayant ratifié la convention, qui disposent alors d'un certain délai (entre un et deux ans) pour les examiner. La convention telle que modifiée entre en vigueur six mois après l'expiration de ce délai, sauf si plus de 40 pour cent des Membres ayant ratifié la convention et représentant 40 pour cent au moins de la jauge brute de la flotte marchande mondiale ont exprimé formellement leur désaccord au sujet des amendements.
- 11.** En application des paragraphes 2 et 5 de l'article XV, deux propositions d'amendement ont été présentées conjointement par les représentants des armateurs et des gens de mer et communiquées sans retard à l'ensemble des Membres, pour observations. Ces deux propositions, telles qu'elles ont été soumises aux Membres, font l'objet des annexes C et D du présent document.
- 12.** Les propositions d'amendement en question sont fondées sur les principes ayant fait l'objet d'un accord à la neuvième session du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer (groupe de travail mixte OMI/OIT), qui a eu lieu en mars 2009 ¹². Ces principes avaient été proposés, sur recommandation de la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail, afin que soit élaborée «une norme assortie de directives qui pourrait être incluse ultérieurement dans la convention du travail maritime ou dans un autre instrument en vigueur» ¹³. Le groupe de travail mixte avait formulé les recommandations suivantes:

¹¹ Document GB.319/PV/Draft, paragr. 584.

¹² Voir *Rapport final – Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer*, Genève, 2-6 mars 2009, BIT, 2009, à l'adresse: http://www.ilo.org/sector/activities/sectoral-meetings/WCMS_161447/lang--fr/index.htm (site consulté le 27 janvier 2014).

¹³ Voir la Résolution concernant le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, *in Résolutions adoptées par la Conférence internationale du Travail à*

-
- a) les principes énoncés dans les projets de textes figurant dans les annexes I et II au rapport du groupe de travail mixte OMI/OIT devraient être considérés comme la base de la finalisation d'un ou des instrument(s) obligatoire(s);
 - b) un amendement à la convention du travail maritime de l'OIT, 2006, est le meilleur moyen d'élaborer un ou des instrument(s) obligatoire(s);
 - c) la Commission juridique de l'OMI devrait continuer à être saisie de la question et à l'examiner dans l'hypothèse où l'amendement à la convention du travail maritime ne serait pas réalisable ou ne serait pas effectué dans les délais.
- 13.** Comme indiqué au paragraphe 3 ci-dessus, la Commission préparatoire tripartite a jugé en septembre 2010 qu'il s'agissait là de questions urgentes devant être examinées par la Commission de la MLC à sa première réunion. Depuis lors, il est devenu encore plus évident que l'adoption de dispositions obligatoires en la matière s'imposait d'urgence. Il a fallu plus d'une décennie au groupe de travail mixte OMI/OIT pour parvenir à un accord sur le fond et sur le fait qu'il est souhaitable de donner effet aux principes par voie d'amendements à la MLC, 2006. Dans les parties B2.1 et B2.2 ci-après, consacrées, respectivement, à la première et à la seconde série de propositions conjointes, on trouvera un aperçu des observations que le Bureau avait reçues au sujet de ces propositions à la date où le présent document a été établi. Les observations ou suggestions qui parviendront au Bureau après la publication du document seront portées à la connaissance des participants avant la réunion d'avril 2014, s'il en est encore temps.
- 14.** Outre les dispositions de l'article XV de la convention relatives à la procédure d'amendement, l'article 11 et, dans une moindre mesure, l'article 10 du Règlement de la Commission tripartite spéciale régissent les procédures d'examen des propositions d'amendement, tandis que la procédure de vote est établie aux articles 12 et 13 du même règlement. L'ordre dans lequel on procédera à l'examen des différentes propositions d'amendement qui constituent chaque série sera déterminé par le bureau de la commission lors de la première réunion de celle-ci.

B2.1. Première série de propositions conjointes – Propositions d'amendement au code concernant la règle 2.5 de la convention du travail maritime, 2006¹⁴

- 15.** Une première série de propositions a été soumise conjointement par les représentants des armateurs et des gens de mer afin d'apporter une réponse plus adaptée aux problèmes spécifiques qui se posent en cas d'abandon. En effet, si tous les gens de mer peuvent prétendre à la prise en charge de leur rapatriement en se prévalant de la garantie financière prescrite dans la MLC, 2006 (garantie qui doit être stipulée dans le contrat d'engagement des gens de mer et faire l'objet de contrôles lors des inspections par l'Etat du pavillon), il est à craindre, en pratique, que les besoins des gens de mer victimes d'abandon ne soient pas correctement pris en compte dans le cadre des mécanismes et dispositions en vigueur.

sa 94^e session, BIT, 2006, à l'adresse: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_088131/lang--fr/index.htm (site consulté le 27 janvier 2014).

¹⁴ La première série de propositions conjointes fait l'objet de l'annexe C du présent document.

-
16. Comme indiqué plus haut, le projet de texte correspondant à cette première série de propositions conjointes est établi sur la base des principes ayant fait l'objet d'un accord à la neuvième session (2-6 mars 2009) du groupe de travail mixte OMI/OIT¹⁵. Ces principes, ainsi que la série de propositions, sont également fondés sur les Directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer¹⁶, publiées par l'OMI et l'OIT en 2001. En cas d'adoption des propositions, les principes qu'il est envisagé d'incorporer dans les dispositions de la partie A (Normes) de la MLC, 2006, recevront force obligatoire. Les dispositions qu'il est proposé d'ajouter aux principes directeurs figurant dans la partie B du code ne seront pas contraignantes; néanmoins, conformément au paragraphe 2 de l'article VI de la convention, les Membres devront en tenir dûment compte lorsqu'ils donneront effet aux règles correspondantes et à la partie A du code.
17. La première série de propositions conjointes vise à modifier la partie du code correspondant à la règle 2.5 (Rapatriement). Outre les modifications qui en découlent et l'ajout d'un élément supplémentaire dans les annexes A5-I, A5-II et A5-III afin que la question de la garantie financière soit prise en compte dans le cadre de la certification des navires comme convenu au sein du groupe de travail mixte¹⁷, il est proposé d'adopter une nouvelle norme (A2.5.2) et un nouveau principe directeur (B2.5.3) intitulés tous deux «Garantie financière». Il est également proposé que soit adoptée une nouvelle annexe, numérotée A2-I et intitulée «Preuves de la garantie financière prescrites par la règle 2, paragraphe 2», dans laquelle on trouve la liste des informations devant être consignées dans un certificat ou tout autre document conservé à bord.
18. Le texte qu'il est proposé d'ajouter a pour objet d'exposer en détail les modalités d'application, au niveau national et en cas d'abandon de gens de mer, de la prescription du paragraphe 2 de la règle 2.5, selon laquelle «[t]out Membre exige des navires battant son pavillon qu'ils fournissent une garantie financière en vue d'assurer que les gens de mer sont dûment rapatriés, conformément au code». Les notes de bas de page n'ont qu'une valeur indicative et ne font pas partie du texte des amendements proposés.

Partie A – Propositions relatives à la norme A2.5

19. **La proposition 1** consiste en une modification de la numérotation consécutive aux autres propositions d'amendement.
20. **La proposition 2** comprend le texte proposé pour la norme A2.5.2 – «Garantie financière». Cette nouvelle norme se composerait de 13 paragraphes.
21. *Le paragraphe 1* expose dans les grandes lignes l'objet de la norme proposée.
22. *Le paragraphe 2* définit la notion d'abandon. Dans le droit fil des directives jointes en annexe à la Résolution A.930 (22) de l'Assemblée de l'OMI, les alinéas *a)*, *b)* et *c)* de ce paragraphe précisent les cas dans lesquels il serait fait appel à un dispositif de garantie financière, à savoir:

¹⁵ Voir les notes de bas de page 12 et 14.

¹⁶ Résolution A.930(22) de l'Assemblée de l'OMI.

¹⁷ Le groupe de travail mixte OMI/OIT est convenu que cet élément devrait être ajouté à la liste des éléments soumis au contrôle de l'Etat du port et devrait par conséquent faire l'objet d'une certification pour les navires qui doivent être à la fois inspectés et certifiés. Voir le rapport cité à la note 12 ci-dessus, paragr. 106.

-
- a) en cas de manquement aux obligations de rapatriement découlant de la règle 2.5 et des paragraphes 1, 2 et 5 de la norme A2.5 de la MLC, 2006, compte dûment tenu du principe directeur B2.5.1;
- b) en l'absence d'entretien et de soutien (notion précisée au paragraphe 5 proposé);
- c) dans toute autre situation impliquant une rupture unilatérale par l'armateur de ses liens avec un marin, notamment en cas de non-versement des salaires contractuels durant une période d'au moins deux mois.
- 23.** *Le paragraphe 3* fait obligation à un Membre, en sa qualité d'Etat du pavillon, de s'assurer qu'un dispositif de garantie financière est prévu pour les navires battant son pavillon, dispositif qui pourra revêtir différentes formes qui seront définies par le Membre après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.
- 24.** *Le paragraphe 4* définit les critères auxquels doit répondre le dispositif de garantie financière adopté par l'Etat du pavillon, notamment la nécessité d'assurer aux gens de mer victimes d'abandon un accès direct à ce dispositif, une couverture suffisante et une assistance financière rapide.
- 25.** *Le paragraphe 5* expose en détail le contenu de la notion d'«entretien et soutien nécessaires» visée à l'alinéa b) du paragraphe 2.
- 26.** *Les paragraphes 6 et 7* énoncent les prescriptions applicables aux preuves documentaires de la garantie financière.
- 27.** *Le paragraphe 8* complète les dispositions du paragraphe 4 ci-dessus concernant la rapidité de l'assistance financière, en précisant que l'assistance prévue au titre du dispositif de garantie financière devra être accordée sans retard lorsqu'une demande est présentée par un marin, ou en son nom, et qu'elle s'accompagne de la justification nécessaire, conformément au paragraphe 2 proposé ci-dessus.
- 28.** *Les paragraphes 9 et 10*, consacrés au critère de «couverture suffisante» proposé au paragraphe 4, fournissent des précisions sur la nature de l'assistance devant être fournie dans le cadre du dispositif de garantie financière. Le paragraphe 9 renvoie à la règle 2.2 pour ce qui est des salaires et à la règle 2.5 en ce qui concerne le rapatriement. Le paragraphe 10 contient des informations détaillées au sujet de la prise en charge des frais de rapatriement en cas d'abandon de gens de mer.
- 29.** *Les paragraphes 11 et 12* prévoient la subrogation des droits au bénéfice du prestataire de l'assurance ou d'une autre forme de garantie financière.
- 30.** *Le paragraphe 13* indique que les droits garantis par la norme proposée sont sans préjudice d'autres droits, créances ou recours reconnus aux gens de mer et permet l'adoption de dispositions prévoyant que les montants perçus au titre de cette norme pourront être déduits des montants reçus d'autres sources, tels que les indemnités versées au titre de droits, créances ou recours relevant de cette même norme.

Partie B – Proposition relative au principe directeur B2.5

- 31.** La présente proposition vise à ajouter un nouveau principe directeur B2.5.3, intitulé «Garantie financière». Ce nouveau principe directeur se présenterait sous la forme d'un paragraphe unique contenant des orientations relatives à la mise en œuvre des dispositions du paragraphe 8 de la norme proposée.

Partie C – Proposition relative à l’ajout d’une annexe A2-I

32. La présente proposition vise à ajouter une annexe A2-I, intitulée «Preuves de la garantie financière prescrites par la règle 2.5, paragraphe 2». Cette annexe contiendrait une liste des informations devant être consignées dans les preuves documentaires visées au paragraphe 7 de la norme proposée.

Partie D – Propositions relatives aux annexes A5-I, A5-II et A5-III

33. Les propositions visent à ajouter un élément supplémentaire à ceux énumérés dans les annexes A5-I, A5-II et A5-III concernant l’inspection et la certification des navires.

B2.2. Seconde série de propositions conjointes – Propositions d’amendement au code concernant la règle 4.2 de la convention du travail maritime, 2006¹⁸

34. Dans cette seconde série de propositions qu’ils soumettent conjointement, les représentants des armateurs et des gens de mer reprennent et développent entre autres les dispositions actuelles du paragraphe 1 *b*) de la norme A4.2, qui fait obligation aux armateurs de prendre à leur charge une couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d’incapacité de longue durée des gens de mer résultant d’un accident du travail, d’une maladie professionnelle ou d’un risque professionnel. Comme le groupe de travail mixte OMI/OIT n’avait pas encore achevé ses travaux à l’époque, les détails de cette couverture financière et les questions connexes n’avaient pas été réglés, en 2006, au moment de l’adoption de la convention du travail maritime.
35. Comme indiqué précédemment, le projet de texte correspondant à cette seconde série de propositions conjointes est établi sur la base des principes ayant fait l’objet d’un accord à la neuvième session (2-6 mars 2009) du groupe de travail mixte OMI/OIT¹⁹. Ces principes, ainsi que la série de propositions, sont également fondés sur les Directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l’égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer adoptées par l’OMI et l’OIT en 2001²⁰. En cas d’adoption des propositions, les principes qu’il est envisagé d’incorporer dans les dispositions de la partie A (Normes) de la MLC, 2006, recevront force obligatoire. Les dispositions qu’il est proposé d’ajouter aux principes directeurs figurant dans la partie B du code ne seront pas contraignantes; néanmoins, conformément au paragraphe 2 de l’article VI de la convention, les Membres devront en tenir dûment compte lorsqu’ils donneront effet aux règles correspondantes et à la partie A du code.
36. La seconde série de propositions conjointes vise à modifier le code en ce qui concerne la règle 4.2 «Responsabilité des armateurs». Outre les modifications qui en découlent et l’ajout d’un élément supplémentaire dans les annexes A5-I, A5-II et A5-III afin que la question de la couverture financière soit prise en compte dans le cadre de la certification des navires comme convenu au sein du groupe de travail mixte²¹, il est proposé d’ajouter de nouveaux paragraphes à la norme A4.2 (dont la numérotation deviendrait A4.2.1) ainsi

¹⁸ La deuxième série de propositions conjointes fait l’objet de l’annexe D du présent document.

¹⁹ Voir la note 12 ci-dessus.

²⁰ Résolution A.931(22) de l’Assemblée de l’OMI.

²¹ Voir le rapport cité à la note 12 ci-dessus, paragr. 126.

qu'une norme A.4.2.2, intitulée «Traitement des créances contractuelles», accompagnée d'un principe directeur B4.2.2. Une nouvelle annexe, A4.2-I, présenterait la liste des informations devant être consignées dans un certificat ou tout autre document conservé à bord. Un nouveau principe directeur, B4.2.1, présente le modèle de reçu et de décharge dont il est question dans le principe directeur B4.2.2 proposé.

37. Les notes de bas de page n'ont qu'une valeur indicative et ne font pas partie du texte des amendements proposés.

Partie A – Propositions relatives à la norme A4.2

38. Il est proposé dans la partie A de modifier la numérotation actuelle de la norme A4.2, qui deviendrait la norme A4.2.1, et d'ajouter à celle-ci six paragraphes, numérotés de 8 à 13.
39. *Le paragraphe 8* énonce, dans ses alinéas *a) à e)*, quelles doivent être les prescriptions minimales de la législation nationale concernant le dispositif de garantie financière destiné à assurer l'indemnisation, conformément au paragraphe 1 *b)* (de la norme A4.2 existante), des créances contractuelles (telles que définies au paragraphe 1 de la norme A4.2.2 proposée). Il y est notamment prévu que les indemnisations doivent être versées dans leur intégralité et sans retard, des versements provisionnels pouvant être effectués lorsqu'il s'avère difficile de déterminer le montant de l'indemnisation due.
40. *Les paragraphes 9 et 10* portent sur l'obligation de notification aux gens de mer et à l'Etat du pavillon en cas d'annulation ou de non-renouvellement de la garantie financière de l'armateur.
41. *Le paragraphe 11* prévoit que doivent être conservées à bord les preuves documentaires de la garantie financière délivrées par le prestataire de cette garantie. Ces preuves documentaires devront être affichées de manière visible dans le logement des marins.
42. *Le paragraphe 12* dispose que le prestataire prendra en charge toutes les créances couvertes par la garantie financière nées durant la période de validité du document.
43. *Le paragraphe 13* renvoie à une nouvelle annexe, numérotée A4-I, qu'il est proposé d'ajouter et qui consiste en une liste d'informations devant être consignées dans les preuves documentaires de la garantie financière. Il dispose également que ces preuves documentaires devront être rédigées en anglais ou accompagnées d'une traduction en cette langue.
44. La partie A contient également une proposition de norme A4.2.2, intitulée «Traitement des créances contractuelles», comprenant deux paragraphes.
45. *Le paragraphe 1* précise le sens du terme «créance contractuelle» visé au paragraphe 8 qu'il est proposé d'ajouter à la norme A4.2 (qui deviendrait la norme A4.2.1).
46. *Le paragraphe 2* fait obligation de veiller à ce que des dispositions soient prises pour recevoir, traiter et régler en toute impartialité, au moyen de procédures rapides et équitables, les demandes d'indemnisation liées aux créances contractuelles visées à la norme A4.2 (devenue la norme A4.2.1).

Partie B – Propositions relatives au principe directeur B4.2

47. La partie B contient deux propositions de renumérotation concernant le principe directeur B4.2, résultant notamment de la renumérotation de la norme A4.2. On y trouve également une proposition de nouveau principe directeur, numéroté B4.2.2 et intitulé «Traitement des créances contractuelles», destiné à présenter des orientations au sujet de la

norme A4.2.2 proposée, et qui fournirait un modèle de reçu et de décharge à remplir en cas de versement d'une indemnité.

Partie C – Propositions de nouvelles annexes

48. La partie C a trait à l'ajout de deux annexes à la convention. La première, l'annexe A4-I, s'intitulerait à priori ²² «Preuves de la garantie financière prescrites par la norme A4.2.1, paragraphe 13» et comprendrait une liste des informations devant être consignées dans les preuves documentaires visées au paragraphe 13 qu'il est proposé d'ajouter à la norme A4.2 (devenue la norme A4.2.1). La seconde, l'annexe B4-I, présenterait le modèle de reçu et de décharge visé au paragraphe 47 ci-dessus.

Partie D – Propositions relatives aux annexes A5-I, A5-II et A5-III

49. Les propositions visent à ajouter un élément supplémentaire à ceux énumérés dans les annexes A5-I, A5-II et A5-III concernant l'inspection et la certification des navires.

B3. Echange d'informations sur la mise en œuvre: Suivi permanent de l'application de la convention

50. L'une des principales fonctions de la Commission de la MLC sera d'examiner des questions très diverses en rapport avec l'application de la convention. Dans les cas où des lacunes importantes ou d'autres difficultés auront été identifiées, des recommandations pourront être adressées au Conseil d'administration sur les mesures à prendre pour assurer l'application effective, efficiente et, dans la mesure jugée opportune, uniforme de la convention ²³, ou de nouvelles propositions d'amendement pourront être présentées. La commission offre également un cadre pour des échanges d'informations entre les gouvernements et entre les mandants tripartites au sujet des enseignements tirés de l'application de la MLC, 2006. Dans ce contexte, les mandants sont encouragés à communiquer, en réunion, des renseignements sur l'application de la convention et à mettre en lumière à cet égard les difficultés particulières auxquelles ils ont pu se heurter.

B4. Consultations tripartites en vertu de l'article VII de la convention

51. La convention du travail maritime, 2006, vise à encourager le tripartisme au niveau national. Plusieurs de ses dispositions, notamment celles qui concernent les cas spécifiques d'application et de dérogation visés au Titre 3 qui sont laissés à l'appréciation des pays, prévoient la tenue de consultations tripartites entre le gouvernement et les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées aux fins de la mise en œuvre de la convention.

²² La référence actuelle au paragraphe 2 de la règle 2.5 est manifestement le fait d'une erreur rédactionnelle.

²³ L'article 16 – Rapports au Conseil d'administration – du Règlement de la commission est libellé comme suit:

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

Certains Membres ne comptent toutefois pas encore de telles organisations sur leur territoire et c'est pourquoi l'article VII de la MLC, 2006, dispose que, en pareil cas, le gouvernement doit consulter la Commission tripartite spéciale.

- 52.** La commission devra étudier toute demande de consultation qui lui aura été soumise à temps pour être examinée au cours de sa première réunion. A ce jour, aucune demande en ce sens n'a encore été présentée.
- 53.** La procédure que doit appliquer la Commission de la MLC pour répondre à une demande de consultation a été examinée par la Commission préparatoire tripartite en septembre 2010 puis à nouveau en décembre 2011. Si elle a défini différents paramètres à prendre en compte, la Commission préparatoire tripartite n'a pas fixé dans le détail la marche à suivre par la commission dans l'exercice de sa fonction de consultation. Il a été convenu cependant que le règlement devait laisser une certaine marge de manœuvre quant aux dispositions à prendre et que la question serait étudiée par la commission lors de sa première réunion ²⁴.
- 54.** Les procédures applicables aux consultations en vertu de l'article VII de la convention sont par conséquent définies à l'article 14 du règlement de la commission; les demandes de consultation sont adressées au président de la Commission de la MLC par l'intermédiaire du Bureau international du Travail. La Commission de la MLC est libre de prendre les dispositions nécessaires pour émettre les avis qu'elle peut être tenue de rendre dans l'exercice de sa fonction de consultation.
- 55.** Aux termes du paragraphe 3 de l'article 14, ces dispositions «sont prises et, le cas échéant, actualisées par la Commission de la MLC ou par son bureau agissant dans le cadre des pouvoirs qui lui sont délégués par la Commission de la MLC» et «garantissent que les avis émis par la Commission de la MLC répondent aux critères suivants:
- a) l'avis doit être émis avec célérité par la Commission de la MLC ou en son nom, à l'issue d'un véritable dialogue entre le Membre ayant déjà ratifié la convention et la Commission de la MLC ou les personnes qui agissent en son nom, conformément à l'alinéa d) ci-après;
 - b) il doit être tenu compte des langues dans lesquelles il est nécessaire de communiquer avec les Membres ayant déjà ratifié la convention qui sont concernés, ainsi que de l'expertise requise pour traiter la demande de consultation;
 - c) tous les avis émis par la Commission de la MLC ou en son nom devraient être conformes à la convention et aux avis émis précédemment par la Commission de la MLC dans le cadre de l'article VII de la convention;
 - d) dans la mesure où les dispositions prises incluent une délégation de pouvoirs au bureau, ou à une sous-commission tripartite ou un groupe de travail tripartite composé de membres de la Commission de la MLC et chargé, dans les cas appropriés, d'émettre l'avis demandé au nom de la Commission de la MLC, cet avis est communiqué à la Commission de la MLC;
 - e) des informations relatives aux dispositions prises et à tout avis émis dans ce cadre doivent être mises à la disposition de la Commission de la MLC et de tous les Membres.»

²⁴ Voir document GB.313/LILS/INF/1, paragr. 140-180.

-
- 56.** Eu égard aux orientations données à l'article 14 du règlement quant à l'application de la procédure de consultation, la commission estimera peut-être qu'un avant-projet de dispositions détaillées, élaboré par le Bureau sur les conseils de son propre bureau et à la lumière des discussions qu'elle tiendra à sa première réunion, pourrait lui être soumis à sa deuxième réunion.
- 57.** Il serait toutefois souhaitable que la commission prenne une décision à sa première réunion sur l'un des aspects de ces dispositions. En effet, les demandes de consultation pouvant être soumises à tout moment et devant être traitées en toute diligence, il est impossible que la commission elle-même se réunisse pour les examiner. D'ailleurs, la date de la deuxième réunion de la commission dépend de considérations plus larges touchant à la planification des activités et aux ressources de l'OIT, et notamment au processus de planification budgétaire de l'Organisation. A moins de bénéficier d'un appui financier lui permettant de se réunir en 2015, la commission ne pourra tenir sa deuxième réunion avant 2016 [ou 2017]. Il lui faudra par conséquent décider:
- a) de donner, comme prévu à l'alinéa *d)* cité au paragraphe 55 ci-dessus, une délégation de pouvoirs à son bureau, ou à une sous-commission tripartite ou un groupe de travail tripartite composé de membres de la Commission de la MLC et chargé, dans les cas appropriés, d'émettre l'avis demandé en son nom;
 - b) d'établir des critères précis aux fins de la définition des «cas appropriés» dans lesquels l'avis demandé peut être émis dans le cadre de la délégation de pouvoirs (étant entendu que cet avis serait communiqué à la commission);
 - c) de faire une délégation de pouvoirs à son bureau ou d'instituer une sous-commission ou un groupe de travail auquel le pouvoir serait délégué.

Annexe A

Liste des ratifications de la convention du travail maritime, 2006 (au 31 janvier 2014)

	Ratification	Entrée en vigueur
Afrique du Sud	20.06.2013	20.06.2014
Allemagne	16.08.2013	16.08.2014
Antigua-et-Barbuda	11.08.2011	20.08.2013
Australie	21.12.2011	20.08.2013
Bahamas	11.02.2008	20.08.2013
Barbade	20.06.2013	20.06.2014
Belgique	20.08.2013	20.08.2014
Bénin	13.06.2011	20.08.2013
Bosnie-Herzégovine	18.01.2010	20.08.2013
Bulgarie	12.04.2010	20.08.2013
Canada	15.06.2010	20.08.2013
Chypre	20.07.2012	20.08.2013
Corée, République de	09.01.2014	09.01.2015
Croatie	12.02.2010	20.08.2013
Danemark	23.06.2011	20.08.2013
Espagne	04.02.2010	20.08.2013
Fidji	21.01.2013	
<i>* Instrument de ratification reçu mais pas enregistré dans l'attente d'information concernant la Norme A4.5 §10</i>		
Finlande	09.01.2013	09.01.2014
France	28.02.2013	28.02.2014
Gabon	12.05.2011	
<i>* Instrument de ratification reçu mais pas enregistré dans l'attente d'information concernant la Norme A4.5 §10</i>		
Ghana	16.08.2013	16.08.2014
Grèce	04.01.2013	04.01.2014
Hongrie	31.07.2013	31.07.2014
Iles Marshall	25.09.2007	20.08.2013
Italie	19.11.2013	19.11.2014
Japon	05.08.2013	05.08.2014
Kiribati	24.10.2011	20.08.2013

	Ratification	Entrée en vigueur
Lettonie	12.08.2011	20.08.2013
Liban	18.02.2013	
<i>* Instrument de ratification reçu mais pas enregistré dans l'attente d'information concernant la Norme A4.5 §10</i>		
Libéria	07.06.2006	20.08.2013
Lituanie	20.08.2013	20.08.2014
Luxembourg	20.09.2011	20.08.2013
Malaisie	20.08.2013	20.08.2014
Malte	22.01.2013	22.01.2014
Maroc	10.09.2012	10.09.2013
Nicaragua	20.12.2013	20.12.2014
Nigéria	18.06.2013	18.06.2014
Norvège	10.02.2009	20.08.2013
Palaos	29.05.2012	20.08.2013
Panama	06.02.2009	20.08.2013
Pays-Bas	13.12.2011	20.08.2013
Philippines	20.08.2012	20.08.2013
Pologne	03.05.2012	20.08.2013
Royaume-Uni	07.08.2013	07.08.2014
Russie, Fédération de	20.08.2012	20.08.2013
Saint-Kitts-et-Nevis	21.02.2012	20.08.2013
Saint-Vincent-et-les Grenadines	09.11.2010	20.08.2013
Samoa	21.11.2013	21.11.2014
Serbie	15.03.2013	15.03.2014
Seychelles	07.01.2014	07.01.2015
Singapour	15.06.2011	20.08.2013
Suède	12.06.2012	20.08.2013
Suisse	21.02.2011	20.08.2013
Togo	14.03.2012	20.08.2013
Tuvalu	16.02.2012	20.08.2013
Viet Nam	08.05.2013	08.05.2014

Annexe B

Dispositions pertinentes de la MLC, 2006

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

Article VII

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

Commission tripartite spéciale

Article XIII

1. Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail suit en permanence l'application de la présente convention par le truchement d'une commission créée par lui et dotée d'une compétence spéciale dans le domaine des normes du travail maritime.

2. Pour traiter des questions relevant de la présente convention, cette commission est composée de deux représentants désignés par le gouvernement de chacun des Membres ayant ratifié la présente convention et des représentants des armateurs et des gens de mer désignés par le Conseil d'administration après consultation de la Commission paritaire maritime.

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

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

Amendements au code

Article XV

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

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

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

4. A l'expiration du délai visé au paragraphe 3 du présent article, la proposition, accompagnée d'un résumé des observations ou suggestions faites selon le même paragraphe, est

transmise à la commission pour examen dans le cadre d'une réunion. Un amendement est réputé adopté:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Annexe C

Propositions d'amendement au code concernant la règle 2.5 de la convention du travail maritime, 2006

Première série de propositions conjointes

Propositions d'amendement au code de la convention du travail maritime, 2006, soumises au Directeur général du BIT pour examen par les Membres de l'OIT et par la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII à des fins d'adoption conformément à l'article XV de la convention du travail maritime, 2006.

Les présentes propositions tiennent compte des principes qui ont été adoptés à la neuvième session (2-6 mars 2009) du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer¹. Les notes de bas de page n'ont qu'une valeur indicative et ne font pas partie du texte des amendements proposés.

A. Propositions relatives à la norme A2.5

Dans le titre actuel «Norme A2.5 – Rapatriement», remplacer «A2.5» par «A2.5.1».

Après le paragraphe 9 de l'actuelle norme A2.5, ajouter le titre et le texte suivants:

Norme A2.5.2 – Garantie financière²

1. En application de la règle 2.5, paragraphe 2, la présente norme énonce des prescriptions visant à assurer la fourniture d'un dispositif de garantie financière rapide et efficace en vue de prêter assistance aux gens de mer en cas d'abandon.

2. Aux fins de la présente norme, un marin est considéré comme ayant été abandonné lorsque, en violation des prescriptions de la présente convention ou des termes du contrat d'engagement maritime, l'armateur:

- a) ne prend pas en charge les frais de rapatriement du marin;
- b) a laissé le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires;
- c) a par ailleurs provoqué une rupture unilatérale des liens avec le marin et, en particulier, n'a pas versé les salaires contractuels durant une période d'au moins deux mois.

¹ Voir *Rapport final – Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer*, Genève, 2-6 mars 2009, BIT, 2009, à l'adresse: http://www.ilo.org/sector/activities/sectoral-meetings/WCMS_161447/lang--fr/index.htm (site consulté le 27 janvier 2014). Voir également la Résolution concernant le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, in *Résolutions adoptées par la Conférence internationale du Travail à sa 94^e session*, BIT, 2006, à l'adresse: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_088131/lang--fr/index.htm (site consulté le 27 janvier 2014).

² Le titre proposé fait le lien entre la disposition en matière de garantie financière pour le rapatriement figurant dans la règle 2.5, paragraphe 2, et le concept d'abandon tel que défini dans le projet de nouvelle norme A2.5.2, paragraphe 2 (ancien paragraphe 5 des «principes» du groupe de travail mixte OMI/OIT).

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

4. Le dispositif de garantie financière assure un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide, conformément à la présente norme, pour tout marin victime d'abandon employé ou engagé ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire battant le pavillon du Membre.

5. Aux fins de la présente norme, l'entretien et le soutien nécessaires des gens de mer comprennent: une nourriture suffisante, des vêtements, un logement, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge de tous autres frais ou dépenses raisonnables résultant de l'abandon.

6. Chaque Membre exige que les navires battant son pavillon, auxquels s'appliquent les paragraphes 1 ou 2 de la règle 5.1.3, fournissent des preuves documentaires de la garantie financière délivrées par le prestataire de cette garantie³. Les preuves documentaires doivent être affichées bien en vue dans le logement des marins. Lorsque la couverture est assurée par plusieurs prestataires, le document fourni par chacun d'eux est conservé à bord.

7. Les preuves documentaires de la garantie financière doivent contenir les informations requises à l'annexe A2-I. Elles doivent être rédigées en anglais ou accompagnées d'une traduction en anglais.

8. L'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être accordée sans retard sur la demande formulée par le marin concerné, ou en son nom, et dûment justifiée, conformément au paragraphe 2 ci-dessus.

9. Eu égard aux règles 2.2 et 2.5, l'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être suffisante pour couvrir:

- a) les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu dans le contrat de travail, la convention collective pertinente ou la législation de l'Etat du pavillon, le retard éventuel ne devant pas excéder quatre mois;
- b) toutes les dépenses raisonnables engagées par le marin, y compris les frais de rapatriement visés au paragraphe 10;
- c) les coûts d'entretien et de soutien nécessaires depuis l'acte ou l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin à son domicile.

10. Les frais de rapatriement couvrent le voyage par des moyens appropriés et rapides, normalement par avion, et comprennent la fourniture de nourriture et d'un logement au marin depuis son départ du navire jusqu'à l'arrivée à son domicile, ainsi que les soins médicaux nécessaires, le passage et le transport des effets personnels et tous autres frais ou dépenses raisonnables résultant de l'abandon.

11. Si le prestataire de l'assurance ou d'une autre forme de garantie financière a effectué un paiement quel qu'il soit à un marin conformément à la présente norme, ce prestataire doit, à

³ Le groupe de travail mixte OMI/OIT est convenu en 2009 que cet élément devrait être ajouté à la liste des éléments soumis au contrôle de l'Etat du port et devrait par conséquent faire l'objet d'une certification pour les navires qui doivent être à la fois inspectés et certifiés. Voir le rapport final visé dans la note 1 ci-dessus, au paragraphe 106. L'expression «preuves documentaires» a été utilisée pour tenir compte des divergences de vue quant à la forme précise que doivent revêtir les preuves de la garantie financière. Ce libellé est également conforme à l'approche retenue dans les *Directives de l'OIT pour les inspections des Etats du pavillon* qui ont été établies en 2008 par une réunion d'experts tripartite internationale.

concurrence de la somme versée, acquérir par subrogation, transfert ou d'une autre manière les droits dont aurait bénéficié ledit marin.

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

13. Les dispositions de la présente norme ne sont pas censées être exclusives ni porter atteinte à d'autres droits, créances ou recours existants destinés à indemniser les gens de mer abandonnés. La législation nationale peut prévoir que toutes sommes payables en vertu de la présente norme peuvent être déduites des sommes reçues d'autres sources et découlant de ces droits, créances ou recours pouvant donner lieu à indemnisation en vertu de la présente norme.

B. Proposition relative au principe directeur B2.5

A la fin de l'actuel principe directeur B2.5, ajouter le titre et le texte suivants:

Principe directeur B2.5.3 – Garantie financière

1. En application du paragraphe 8 de la norme A2.5.2, si la vérification de la validité de certains éléments de la demande du marin nécessite du temps, le marin ou son représentant ne doit pas pour autant se voir privé de recevoir immédiatement l'assistance correspondant aux éléments dont la validité a été établie.

C. Proposition de nouvelle annexe

Avant l'annexe A5-I, ajouter l'annexe suivante:

ANNEXE A2-I

Preuves de la garantie financière prescrites par la règle 2.5, paragraphe 2

Le certificat ou ⁴ toute autre pièce justificative visée dans la norme A2.5.2, paragraphe 7, doivent inclure les renseignements suivants:

- a) le nom du navire;
- b) le port d'immatriculation du navire;
- c) l'indicatif d'appel du navire;
- d) le numéro OMI du navire;
- e) le nom et l'adresse du prestataire de la garantie financière;
- f) les coordonnées de la personne ou de l'entité chargée de traiter les demandes d'assistance des gens de mer;
- g) le nom de l'armateur;
- h) la durée de validité de la garantie financière;
- i) une attestation selon laquelle la garantie financière satisfait aux exigences de la norme A2.5.2.

⁴ Comme indiqué plus haut, le groupe de travail mixte OMI/OIT ne s'est pas mis d'accord sur le format des preuves de cette garantie. Le mot «ou» a été proposé pour apporter une certaine souplesse.

D. Propositions relatives aux annexes A5-I, A5-II et A5-III

A la fin de l'annexe A5-I, ajouter l'élément suivant:

Garantie financière pour rapatriement.

Dans l'annexe A5-II, après le point 14 situé sous le titre *Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I*, ajouter l'élément suivant:

15. Garantie financière pour rapatriement (règle 2.5).

Dans l'annexe A5-II, après le point 14 situé sous le titre *Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II*, ajouter l'élément suivant:

15. Garantie financière pour rapatriement (règle 2.5).

A la fin de l'annexe A5-III, ajouter l'élément suivant:

Garantie financière pour rapatriement.

Annexe D

Propositions d'amendement au code concernant la règle 4.2 de la convention du travail maritime, 2006

Deuxième série de propositions conjointes

Propositions d'amendement au code de la convention du travail maritime, 2006, soumises au Directeur général du BIT pour examen par les Membres de l'OIT et par la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII à des fins d'adoption conformément à l'article XV de la convention du travail maritime, 2006.

Les présentes propositions tiennent compte des principes qui ont été adoptés à la neuvième session (2-6 mars 2009) du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer¹. Les notes de bas de page n'ont qu'une valeur indicative et ne font pas partie du texte des amendements proposés.

A. Propositions relatives à la norme A4.2

Dans le titre actuel «Norme A4.2 – Responsabilité des armateurs», remplacer «A4.2» par «A4.2.1».

Après le paragraphe 7 de l'actuelle norme A4.2, ajouter le texte suivant:

8. La législation nationale prévoit que le dispositif de garantie financière destiné à garantir l'indemnisation prévue au paragraphe 1 *b*) de cette norme pour les créances contractuelles définies dans la norme A4.2.2 satisfait aux exigences minimales suivantes:

- a*) l'indemnisation contractuelle, lorsqu'elle est prévue par le contrat d'engagement maritime et sans préjudice de l'alinéa *c*) ci-dessous, est versée en totalité et sans retard;
- b*) aucune pression n'est exercée sur un marin en vue de lui faire accepter une prestation inférieure au montant contractuel;
- c*) si l'incapacité de longue durée d'un marin est de nature telle qu'elle ne permet pas d'établir facilement le montant total de l'indemnité à laquelle il peut prétendre, un ou des paiements provisoires sont effectués en sa faveur pour lui éviter de se retrouver indûment dans une situation difficile;
- d*) conformément à la règle 4.2, paragraphe 2, le marin reçoit un paiement sans préjudice d'autres droits garantis par la loi, ce paiement pouvant toutefois être déduit par l'armateur de toute indemnité résultant de toute autre réclamation formulée par le marin à son encontre et découlant du même incident;

¹ Voir *Rapport final – Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer*, Genève, 2-6 mars 2009, BIT, 2009, à l'adresse: http://www.ilo.org/sector/activities/sectoral-meetings/WCMS_161447/lang--fr/index.htm (site consulté le 27 janvier 2014). Voir également la Résolution concernant le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, in *Résolutions adoptées par la Conférence internationale du Travail à sa 94^e session*, BIT, 2006, à l'adresse: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_088131/lang--fr/index.htm (site consulté le 27 janvier 2014).

e) toute créance contractuelle en vue d'une indemnisation peut être présentée directement par le marin concerné ou le parent le plus proche ou un représentant du marin ou le bénéficiaire désigné².

9. La législation nationale de chaque Membre dispose que les gens de mer reçoivent une notification préalable si la garantie financière de l'armateur doit être annulée ou sont informés immédiatement du non-renouvellement de cette garantie.

10. La législation nationale de chaque Membre dispose que l'Etat du pavillon est avisé par le prestataire d'assurance de l'annulation ou du non-renouvellement de la garantie financière de l'armateur.

11. Chaque Membre exige que les navires battant son pavillon fournissent des preuves documentaires de la garantie financière délivrées par le prestataire de cette garantie. Les preuves documentaires sont affichées bien en vue dans le logement des marins. Lorsque la couverture est assurée par plusieurs prestataires, le document fourni par chacun d'eux est conservé à bord.

12. La garantie financière prévoit le paiement de toutes créances contractuelles couvertes qui se présentent durant la période de validité du document.

13. Les preuves documentaires de la garantie financière doivent contenir les informations requises à l'annexe A4-I. Elles doivent être rédigées en anglais ou accompagnées d'une traduction en anglais.

Ajouter le titre et le texte suivants à la suite de l'actuelle norme A4.2:

*Norme A4.2.2 – Traitement des créances contractuelles*³

1. Aux fins de la norme A4.2.1 et de la présente norme, le terme «créance contractuelle» s'entend de toute créance liée aux maladies, accidents ou décès survenant pendant le service des gens de mer dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat.

2. La législation de chaque Membre garantit que des dispositions efficaces sont prises pour recevoir, traiter et régler en toute impartialité les demandes d'indemnisation pour des créances contractuelles, comme énoncé à la norme A4.2.1, au moyen de procédures rapides et équitables.

B. Propositions relatives au principe directeur B4.2

Dans le titre actuel «Principe directeur B4.2 – Responsabilité de l'armateur», remplacer «B4.2» par «B4.2.1».

Au paragraphe 1 de l'actuel principe directeur B4.2, remplacer «norme A4.2» par «norme A4.2.1».

Après le paragraphe 3 du principe directeur B4.2 actuel, ajouter le titre et le texte suivants:

² Le libellé qui figurait dans les principes proposés par le groupe de travail mixte OMI/OIT (voir le rapport final visé dans la note 1 ci-dessus, aux paragraphes 149-152, et l'annexe II («principes») au paragraphe 4) a été modifié pour des raisons tenant à la formulation juridique. Bien que ce libellé ait été accepté (voir le paragraphe 152), le porte-parole du groupe des gens de mer a recommandé que ce paragraphe apparaisse entre crochets (voir le paragraphe 151). Il est à noter que les crochets ne sont pas repris dans la proposition actuelle.

³ Les principes proposés par le groupe de travail mixte OMI/OIT portaient sur deux questions. Voir le rapport final visé dans la note 1 ci-dessus, aux paragraphes 133 et 134.

Principe directeur B4.2.2 – Traitement des créances contractuelles

1. La législation nationale doit prévoir que les parties au paiement d'une créance contractuelle pourront utiliser le modèle de reçu et de décharge figurant dans l'annexe B4-I.

C. Propositions de nouvelles annexes

Après l'annexe A2-I, ajouter l'annexe suivante:

ANNEXE A4-I

Preuves de la garantie financière prévue à la règle 2.5, paragraphe 2

Les preuves documentaires de la garantie financière prescrites par la norme A4.2.1, paragraphe 13, doivent inclure les informations suivantes:

- a) le nom du navire;
- b) le port d'immatriculation du navire;
- c) l'indicatif d'appel du navire;
- d) le numéro OMI du navire;
- e) le nom et les coordonnées du (des) prestataire(s) de la garantie financière;
- f) le siège du (des) prestataire(s) de la garantie financière;
- g) le nom de l'armateur;
- h) la durée de validité de la garantie financière;
- i) une attestation de l'autorité compétente selon laquelle la garantie financière satisfait aux exigences de la présente norme.

Après l'annexe A4-I, ajouter l'annexe suivante:

ANNEXE B4-I

Modèle de reçu et de décharge
visé au principe directeur B4.2.2

Navire:

Evénement:

Marin/héritier du marin et/ou personne à charge:

Armateur:

Je soussigné, [nom du marin] [nom de l'héritier du marin et/ou de la personne à charge]*, accuse réception par la présente de la somme de [montant et devise] en acquittement de l'obligation de l'armateur de payer une indemnisation contractuelle pour lésions corporelles et/ou mort en vertu des clauses de mon engagement/de l'engagement du marin et dégage l'armateur de ses obligations en vertu desdites clauses.

Le paiement est effectué sans reconnaissance de responsabilité à l'égard de créances éventuelles et est accepté sans préjudice de mon droit/du droit [du marin/de l'héritier légal du marin et/ou de la personne à charge] de faire valoir en justice toute créance pour négligence ou faute ou tout autre droit à réparation pouvant être invoqué et découlant de l'événement susmentionné.

Date:

Marin/héritier du marin et/ou personne à charge:

Signature:

Accusés de réception:

Armateur/représentant de l'armateur:

Signature:

Assureur/représentant de l'assureur:

Signature:

* Rayer la mention inutile.

D. Propositions relatives aux annexes A5-I, A5-II et A5-III ⁴

A la fin de l'annexe A5-I, ajouter l'élément suivant:

Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur.

Dans l'annexe A5-II, après le dernier point de la *Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I*, ajouter l'élément suivant:

16. Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur (règle 4.2).

Dans l'annexe A5-II, après le dernier point de la *Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II*, ajouter l'élément suivant:

16. Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur (règle 4.2).

A la fin de l'annexe A5-III, ajouter l'élément suivant:

Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur.

⁴ Le groupe de travail mixte OMI/OIT est convenu en 2009 que cet élément devrait être ajouté à la liste des éléments soumis au contrôle de l'Etat du port et devrait par conséquent faire l'objet d'une certification pour les navires qui doivent être à la fois inspectés et certifiés. Voir le rapport final cité dans la note 1 ci-dessus, au paragraphe 126. Ce libellé est également conforme à l'approche retenue dans les *Directives de l'OIT pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006*, qui ont été établies en 2008 par une réunion d'experts tripartite internationale. Voir: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_106157/lang--fr/index.htm.