

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL
Département des normes internationales du travail
Programme des activités sectorielles

**Commission préparatoire
tripartite sur la convention
du travail maritime, 2006**

Document de travail

Genève, 20-22 septembre 2010

Copyright © Organisation internationale du Travail 2010

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 adressée à Publications (Droits et licences), Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse. Ces demandes seront toujours les bienvenues.

ISBN 978-92-2-223699-2 (imprimé)

ISBN 978-92-2-223700-5 (pdf Web)

Première édition 2010

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 du Bureau international du Travail peuvent être obtenues dans les principales librairies ou auprès des bureaux locaux du BIT. On peut aussi se les procurer directement à l'adresse suivante: Publications du BIT, Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse. Des catalogues et listes des nouvelles publications peuvent être obtenus gratuitement à la même adresse, ou par e-mail: pubvente@ilo.org ou par notre site Web: www.ilo.org/publns.

Imprimé par le Bureau international du Travail, Genève, Suisse

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction	1
A. Raison d'être de la commission préparatoire tripartite MLC, 2006	1
B. Informations générales sur la MLC, 2006	2
II. Ratification et mise en application de la MLC, 2006.....	4
III. Echange de vues sur les questions communes	6
A. Considérations générales	6
B. Application de la MLC, 2006 aux navires de croisière	9
C. Application à des grands navires	9
D. Application aux unités mobiles de forage en mer	11
E. Application aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux.....	11
F. Autres difficultés rencontrées lors de la mise en œuvre au niveau des pays	12
IV. Préparation en vue de la future commission tripartite spéciale.....	12
A. Suivre en permanence l'application de la convention	12
B. Amendements au code de la MLC, 2006.....	12
C. Consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer	13
D. Travaux que la commission tripartite spéciale pourrait être amenée à entreprendre d'urgence	14

Annexes

I. Dispositions fondamentales de la convention du travail maritime, 2006, relatives à la commission prévue à l'article XIII	15
II. Note sur le système de contrôle de l'OIT	18
III. Recommandations du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer	20

I. Introduction

A. Raison d'être de la commission préparatoire tripartite MLC, 2006

1. A sa 306^e session, le Conseil d'administration du BIT, relevant que la Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) devait entrer en vigueur au cours de l'année 2011, a décidé de créer une commission préparatoire tripartite MLC, 2006 (ci-après dénommée «la commission préparatoire»), sur le modèle de la «commission tripartite spéciale» qui doit être instituée en vertu de l'article XIII de la MLC, 2006, quand celle-ci entrera en vigueur¹. Puisque la MLC, 2006 n'est pas encore en vigueur, la commission préparatoire se compose de représentants des gouvernements de tous les Etats Membres intéressés et de dix représentants désignés respectivement par la Fédération internationale des armateurs et la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF).
2. Le mandat de la commission préparatoire est «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»².
3. Lors de la création de la commission préparatoire, le Conseil d'administration a prévu que, sous réserve des contraintes budgétaires, la commission se réunisse «au moins une fois en 2010 et une fois durant la période de douze mois faisant suite au dépôt de la trentième ratification».
4. La présente réunion de la commission préparatoire vise à:
 - a) *échanger des informations* sur les mesures prises par les Membres pour mettre en œuvre la MLC, 2006, s'ils l'ont ratifiée ou s'ils se préparent à le faire;
 - b) *recenser les problèmes communs* (notamment toutes difficultés d'interprétation et d'application à certains secteurs, rencontrées pendant la préparation de la ratification et la mise en œuvre de la MLC, 2006), et *échanger des avis* et *donner des conseils* sur des solutions possibles afin d'aider les Membres à faire avancer le processus de ratification et de mise en œuvre en vue de l'entrée en vigueur de la MLC, 2006 en 2011 ou au début de 2012;
 - c) *recenser les questions qui devront être traitées d'urgence par la commission tripartite spéciale* dès qu'elle sera créée, et *donner des conseils* sur tous travaux préparatoires ou démarches à entreprendre pour qu'elle devienne opérationnelle, comme l'élaboration d'un règlement, compte tenu de ses divers rôles dans le cadre de la MLC, 2006.

¹ BIT: *Rapports de la Commission des questions juridiques et des normes internationales du travail*, deuxième rapport, Conseil d'administration, 306^e session, Genève, nov. 2009, document GB.306/10/2(Rev.).

² *Ibid.*, paragr. 83 a) i).

-
5. Les trois points qui précèdent sont traités respectivement aux sections II, III et IV du présent document. Les participants qui n'auraient pas été associés à l'élaboration et à l'adoption de la MLC, 2006 trouveront dans les paragraphes qui suivent des informations générales sur la convention.

B. Informations générales sur la MLC, 2006

6. La MLC, 2006, a été adoptée à la 94^e session maritime de la Conférence internationale du Travail (CIT) le 23 février 2006. Elle a été adoptée par les 106 Etats Membres qui ont participé à cette session, sans aucune voix discordante³.
7. Le texte de la MLC, 2006 est le fruit d'une vaste consultation tripartite menée au niveau international à partir de 2001 en réponse à une proposition, parfois appelée «Accord de Genève», faite par les représentants des armateurs et des gens de mer à la Commission paritaire maritime⁴. Il a été rédigé dans un premier temps par un Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime et son sous-groupe tripartite, créés par le Conseil d'administration du BIT, puis élaboré plus avant en 2004 lors de la Conférence technique maritime préparatoire (CTMP) et en 2005 lors de la Réunion tripartite d'intersession, avant d'être finalisé et adopté lors de la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail, qui a eu lieu du 7 au 23 février 2006.
8. La MLC, 2006 est considérée comme une «charte des droits» qui contribuera à assurer aux gens de mer des conditions de travail «décentes», quels que soient le lieu de navigation et le pavillon de leur navire. Elle est aussi considérée comme un nouvel outil important pour garantir des règles du jeu uniformes contre toute concurrence déloyale de la part des navires qui ne respectent pas les normes. L'intérêt de la MLC, 2006 réside également dans le fait qu'elle regroupe le contenu de la plupart⁵ des instruments relatifs au travail maritime (conventions et recommandations) adoptés par l'OIT depuis 1920 en un seul document actualisé et complet qui couvre presque tous les aspects du travail décent dans ce secteur.
9. Même si la MLC, 2006 ne fait au fond que regrouper des normes existantes sans les modifier sensiblement, elle protège les conditions de travail et de vie dans tous les domaines visés par ces normes et s'applique à une gamme de travailleurs beaucoup plus large et à un plus grand nombre de navires que les conventions de l'OIT qui l'ont précédée. En effet, elle s'applique à des employés sur des navires, qui n'auraient peut-être pas été

³ Elle a été adoptée par un nombre record de 314 voix pour, et aucune voix contre, lors d'un vote auquel ont pris part 106 Etats Membres de l'OIT ainsi que des armateurs et des gens de mer de ces pays (les délégués gouvernementaux des deux pays qui se sont abstenus ont expliqué que les raisons de cette abstention étaient sans rapport avec le contenu de la convention).

⁴ On trouvera les comptes rendus des réunions du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime, de la CTMP, de la réunion d'intersession et de la 94^e session (maritime) de la CIT ainsi que le texte de la MLC, 2006 et d'autres documents à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/global/What_we_do/InternationalLabourStandards/MaritimeLabourConvention/lang--fr/index.htm.

⁵ Le contenu de la plupart des instruments adoptés depuis 1920 a été mis à jour et est désormais repris – «fondu» – dans la MLC, 2006. Les conventions de l'OIT sur les pièces d'identité des gens de mer (n^{os} 108 et 185) et sur les pensions des gens de mer (n^o 71) ainsi qu'une convention déjà mise à l'écart (n^o 15) ne sont pas reprises dans la nouvelle convention. Les 37 conventions sur le travail maritime désormais regroupées (révisées) seront retirées au fur et à mesure que les Membres actuellement parties à ces conventions ratifieront la MLC, 2006.

classés comme «gens de mer» dans les législations nationales, pour des raisons tenant principalement au type de travail effectué, à la nature du voyage ou à la taille du navire, ou encore à l'exclusion de certaines catégories de navires en vertu d'une convention antérieure. Cela pourrait poser à certains pays des difficultés d'application de la convention à telle ou telle catégorie de navire et de gens de mer (voir la section III ci-après).

- 10.** Bien des dispositions de la MLC, 2006 prévoient une certaine souplesse en ce qui concerne leur mise en œuvre au niveau national. Les modalités d'application de ces clauses de souplesse ont été conçues pour encourager le dialogue social à l'échelon national. Dans de nombreux pays, un dialogue social actif dans le secteur des transports maritimes ne pourra que faciliter la ratification. Dans d'autres, il se peut que le processus de ratification soit l'occasion de renforcer le dialogue social à l'échelon national, car les gouvernements devront consulter les partenaires sociaux pour appliquer correctement la convention. On verra dans la section IV qu'en vertu de l'article VII de la MLC, 2006 la commission tripartite spéciale doit aussi jouer un rôle consultatif s'il n'existe pas encore d'organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer dans un pays qui l'a ratifiée.
- 11.** La MLC, 2006 contient un important volet coercitif. La démarche qu'elle prône à bord du navire et les obligations renforcées de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port sont consolidées à l'échelle internationale par les mécanismes existants de l'OIT. En ce qui concerne la mise en œuvre des conventions internationales du travail au niveau national, c'est sans aucun doute dans son système de contrôle, doté des garanties institutionnelles et de l'autorité nécessaires grâce à son dispositif indépendant et à sa forte composante tripartite (voir le paragraphe 25 et l'annexe II), que l'Organisation puise sa plus grande force. Le contrôle de la mise en œuvre de la MLC, 2006 repose sur le principe de continuité, c'est-à-dire sur une vigilance à tous les stades, depuis les systèmes nationaux de protection jusqu'au système international. Le processus débute avec les gens de mer eux-mêmes qui, en vertu de la convention, doivent être correctement informés de leurs droits et des voies de recours possibles en cas de non-respect allégué des prescriptions de la convention, et dont le droit de porter plainte, à bord comme à terre, est reconnu par la MLC, 2006. Il continue avec les armateurs, tenus d'élaborer et de mettre en œuvre des plans visant à assurer le respect effectif de la législation nationale applicable ou d'autres mesures de mise en application de la convention. Les capitaines des navires concernés sont ensuite chargés d'exécuter les plans élaborés par les armateurs et de tenir des registres en bonne et due forme afin de démontrer que les prescriptions de la convention ont été suivies. Dans le cadre des responsabilités nouvelles qui lui incombent en matière d'inspection du navire, l'Etat du pavillon doit passer en revue les plans des armateurs ainsi que vérifier et certifier leur mise en place et leur exécution. Il a aussi l'obligation d'évaluer régulièrement l'efficacité de son système national et de donner des informations à ce sujet dans les rapports qu'il soumet en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'OIT (dans le cadre du système de contrôle de l'Organisation).
- 12.** Le système général d'inspection ainsi mis en place dans l'Etat du pavillon est complété par des procédures à suivre dans les pays qui sont aussi, voire principalement, des pays pourvoyeurs de main-d'œuvre maritime à l'échelle mondiale; ceux-ci soumettront également les rapports exigés à l'article 22 de la Constitution de l'OIT. Ce système d'inspection par l'Etat du pavillon est renforcé par des mesures volontaires d'inspection dans les ports étrangers (contrôle par l'Etat du port). Bien que la convention ne l'exige pas, la constitution d'une base de données internationale sur la MLC, 2006, éventuellement en coopération avec des systèmes existants du secteur maritime, avait été envisagée au moment de son adoption. Une telle base de données serait alimentée par les rapports échangés entre Etats du port ou communiqués par eux au BIT et par les dossiers des plaintes déposées en vertu de la MLC, 2006 par des gens de mer et d'autres parties.
- 13.** En même temps que la MLC, 2006, la 94^e session (maritime) de la Conférence a adopté 17 résolutions dont beaucoup portent sur des activités complémentaires et de suivi censées

contribuer à une ratification rapide et massive de la convention et à sa mise en œuvre effective à l'échelon national ⁶.

II. Ratification et mise en application de la MLC, 2006

14. La MLC, 2006 a été expressément conçue pour devenir un instrument mondial, «quatrième pilier» d'un régime réglementaire international qui vise un transport maritime de qualité, qui compléterait les conventions clés de l'Organisation maritime internationale (OMI), à savoir: la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974 (SOLAS); la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978 (STCW); et la Convention sur la prévention des pollutions par les navires, 1973, et son protocole, 1978 (MARPOL 73/78).
15. Lors de son adoption, il était escompté que ces objectifs ambitieux seraient atteints grâce à sa ratification rapide par un nombre suffisant de pays actifs dans le secteur maritime pour en faire un instrument de portée véritablement mondiale. Plusieurs raisons permettaient en effet de tableur sur une progression rapide du nombre de ratifications, parmi lesquelles les cinq années de consultations tripartites qui ont précédé l'adoption de cette convention en 2006. En outre, du fait que la MLC, 2006 est dotée d'un solide système de contrôle comprenant la délivrance de certificats qui attestent le respect des normes du travail, une inspection renforcée dans les ports étrangers (contrôle par l'Etat du port) et une clause «de non-octroi d'un traitement plus favorable» applicable aussi aux navires battant le pavillon de pays qui ne l'ont pas ratifiée, il était considéré que les Etats seraient fortement incités à la ratifier. De plus, étant donné que dans l'ensemble les dispositions de la MLC, 2006 ne font que reprendre celles de conventions existantes de l'OIT, de nombreux gouvernements peuvent la ratifier sans devoir beaucoup modifier leur législation.
16. Pour atteindre les objectifs de la MLC, 2006, il est essentiel que celle-ci soit largement ratifiée par des pays ayant un intérêt dans les affaires maritimes, en particulier les Etats du pavillon et les Etats du port. C'est ce qui explique que les critères applicables à la ratification sont inhabituellement exigeants par rapport aux autres conventions de l'OIT (l'entrée en vigueur aura lieu douze mois après que ces critères seront remplis). Lorsque la convention a été adoptée, on estimait que le taux de ratification requis serait atteint en cinq ans environ ⁷.
17. En septembre 2006, suivant l'avis d'un groupe consultatif tripartite informel de pays et organisations concernés, le Bureau international du Travail a adopté un plan d'action stratégique quinquennal (2006-2011) dénommé *Plan d'action visant à promouvoir une ratification large et rapide de la convention du travail maritime, 2006, ainsi que son application effective*. Ce plan d'action privilégiait dans un premier temps l'organisation d'activités mondiales et régionales destinées à promouvoir la ratification de la convention et à encourager la coopération internationale et régionale en vue de sa mise en œuvre. Il comporte deux importants volets concernant le renforcement des capacités nationales en

⁶ BIT: *Rapports de la Commission de proposition*, deuxième rapport, *Compte rendu provisoire* n° 3-1(Rev.), Conférence internationale du Travail, 94^e session (maritime), Genève, 2006.

⁷ BIT: *Rapport du Comité plénier*, *Compte rendu provisoire* n° 7(Rev.), Conférence internationale du Travail, 94^e session (maritime), 2006, Genève (voir partie 1, paragr. 239, d'où il ressort que l'intention était de fixer pour l'entrée en vigueur de la convention un taux de ratification à la fois suffisamment élevé pour garantir la légitimité de l'instrument et suffisamment bas pour permettre l'entrée en vigueur de la convention dans les cinq années à venir).

matière d'inspection et répression des infractions. Des réunions internationales tripartites d'experts, tenues en septembre 2008, ont examiné et adopté les *Directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006*, ainsi que les *Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006*⁸. En partenariat avec le Centre international de formation de l'OIT à Turin (Italie) et en coopération avec des mandants intéressés, le Bureau international du Travail a mis au point un ensemble de matériels informatiques et organise des programmes de «formation des formateurs» de deux semaines sur l'inspection et la certification du travail maritime dans le cadre de la MLC, 2006.

18. Des initiatives parallèles sont venues compléter ces activités de caractère général; par exemple, des missions tripartites ciblées de haut niveau ont été menées dans des pays dont l'importance dans le secteur maritime est reconnue, mais qui n'ont pas participé à la 94^e session de la Conférence ou à qui la ratification pose des difficultés particulières. En outre, la stratégie appliquée a permis de mettre au point toute une gamme d'outils d'information (dossiers, CD et autres) et de répondre rapidement et de manière informelle aux questions posées sur la convention.
19. Bien que plusieurs pays et organisations aient apporté une contribution financière ou autre au *plan d'action*, le volume de financement n'a pas atteint le niveau espéré. Malgré cela, l'approche stratégique inscrite dans le *plan d'action*, y compris les seuils de ratification spécifiques et autres objectifs, a porté ses fruits et, dans certains cas, les attentes ont même été dépassées.
20. Conformément aux conditions d'entrée en vigueur qui sont énoncées à l'article VIII de la MLC, 2006, l'instrument doit être ratifié par au moins 30 pays représentant au total au moins 33 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale. Ce critère de jauge a été dépassé en février 2009, avec les ratifications du Panama et de la Norvège, qui se sont ajoutées à celles du Libéria, des Bahamas et des Iles Marshall. Au cours des six premiers mois de 2010, cinq ratifications supplémentaires ont été enregistrées: celles de la Bosnie-Herzégovine, du Canada, de l'Espagne, de la Croatie et de la Bulgarie, ce qui porte à dix le nombre total de ratifications. L'Espagne a été le premier pays de l'Union européenne (UE) à appliquer la décision du Conseil européen par laquelle les membres de l'UE sont invités à ratifier la MLC, 2006 avant la fin de décembre 2010⁹. D'après les informations communiquées par les Etats membres de l'UE et d'autres Etats, toutes les régions du

⁸ Disponibles aux adresses suivantes: http://www.oit.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_101788.pdf et http://www.oit.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_101787.pdf.

⁹ Le 7 juillet 2007, le Conseil de l'UE a adopté une décision autorisant les Etats membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne et de préférence avant le 31 décembre 2010, la convention du travail maritime de l'OIT, 2006 (voir le *Journal officiel* de l'UE: L 161/63, 22 juin 2007). Le 19 mai 2008, les partenaires sociaux de l'UE représentant les employeurs et les travailleurs du secteur du transport maritime (Associations des armateurs de la Communauté européenne et Fédération européenne des travailleurs des transports) ont conclu l'Accord concernant la convention du travail maritime, 2006, et ont demandé à la Commission européenne de proposer une directive du conseil donnant effet à cet accord et à son annexe A en application de la législation européenne, conformément à l'article 139 du traité. Une directive a été adoptée en février 2009. Voir la directive du conseil 2009/13/CE du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'*accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE*. Cette directive entrera en vigueur en même temps que la MLC, 2006.

monde sont à différents stades du processus de ratification. Toutefois, il semble que la complexité de la MLC, 2006, son champ d'application et l'obligation de procéder à une consultation tripartite aient posé des problèmes à certains pays (voir les sections III et IV ci-dessous).

21. Un nombre suffisant de ratifications devrait être atteint à la fin de 2010 ou au début de 2011 et, dans l'idéal, avant le cinquième anniversaire de l'adoption de la MLC, 2006, afin que celle-ci puisse entrer en vigueur au début de 2012. Toutefois, si l'instrument n'était pas ratifié dans toutes les régions du monde, la situation serait très inquiétante.

III. Echange de vues sur les questions communes

A. Considérations générales

22. Par ses diverses activités liées à la mise en œuvre du *plan d'action* susmentionné et à l'occasion d'autres relations avec les mandants, le Bureau international du Travail a pu constater que des questions ou difficultés communes se posent aux pays qui prennent des dispositions pour ratifier ou mettre en œuvre la MLC, 2006. Plusieurs de ces «questions communes» ainsi que des sujets de préoccupation spécifiques sont exposés dans la présente section. *Il faut espérer que les participants à la présente réunion de la commission préparatoire seront en mesure d'échanger des informations sur ces questions et d'autres aspects.*
23. Comme cela a été dit précédemment, bien qu'elle ne présente pas de grands changements quant aux prescriptions particulières des conventions antérieures, la MLC, 2006 pose par sa nature même des problèmes à certains gouvernements: il s'agit d'une convention globale qui régit un large éventail de sujets (l'exclusion générale de tel ou tel sujet est impossible) et qui s'applique à davantage de navires que les conventions antérieures (pas de limite générale de jauge) ainsi qu'à de plus nombreuses catégories de personnels. Parallèlement, elle permet une grande souplesse d'application dans le cas de navires de petit tonnage (jauge brute inférieure à 200) ainsi que de tous les autres navires grâce à la possibilité d'appliquer des «dispositions équivalentes dans l'ensemble aux dispositions de la partie A» du code de la MLC, 2006 (conformément à l'article VI, paragraphes 3 et 4), et au fait que de nombreuses prescriptions précédemment obligatoires figurent désormais au nombre des principes directeurs énoncés dans la partie B du code de la MLC, 2006, qui n'ont pas force obligatoire mais doivent, en vertu de l'article VI, paragraphe 2, être dûment pris en considération. L'instrument laisse également une certaine latitude en ce qui concerne les moyens d'application. Dans bien des cas, les Membres peuvent s'acquitter de leurs obligations par le biais des conventions collectives (article IV, paragraphe 5). En outre, les prescriptions applicables à la construction et à l'équipement des navires, qui sont énoncées dans la norme A3.1, ne s'appliquent pas aux navires existants qui n'étaient pas précédemment soumis à des prescriptions analogues dans l'Etat dont ils battent le pavillon.
24. Il n'est pas inutile de noter que la souplesse contenue dans la MLC, 2006 peut donner lieu à deux interprétations opposées. D'un côté, certains pourraient croire que cette souplesse permet de s'écarter largement des prescriptions de la convention. Tel n'est pas le cas en règle générale. Mis à part les modalités prévues à l'article II, paragraphe 6 (libellées en termes généraux de façon à ce que la question visée par une disposition du code puisse être «régie différemment» – voir ci-après), les clauses de souplesse sont assorties de limites soigneusement formulées dans la convention. D'autres pourraient estimer au contraire que, dans l'intérêt d'une application uniforme de la convention, les pays ne doivent pas être encouragés à recourir à ces clauses de souplesse. Une mise en œuvre homogène est certes souhaitable dans la mesure du possible, mais l'essentiel est que la souplesse prévue soit mise à profit, si nécessaire, pour faciliter la ratification par le pays concerné et ainsi

atteindre l'objectif primordial, à savoir l'application universelle de la convention. Naturellement, si tous les Membres appliquent les clauses de souplesse de la MLC, 2006 de la même façon, cela servira les intérêts à la fois de l'uniformité et de la souplesse. C'est notamment pour cette raison qu'il est intéressant de débattre des questions communes au sein de la présente commission préparatoire.

25. Etant donné que cette souplesse d'application risque de donner lieu à des problèmes d'interprétation, les Membres devraient être au fait des diverses procédures que suivent les organes de contrôle de l'OIT, notamment la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations, pour vérifier la façon dont les conventions internationales du travail sont mises en œuvre. On trouvera un résumé de ces procédures dans l'annexe II du présent document. De plus, le Bureau international du Travail peut rendre des avis informels à la demande des mandants, étant entendu que seule la Cour internationale de Justice est habilitée à donner des interprétations officielles des conventions internationales du travail et que les avis du Bureau ne sauraient préjuger de la position que pourraient adopter les organes de contrôle.

Domaines dans lesquels la souplesse est possible

26. Avant d'exposer certaines questions en vue d'éventuelles solutions, il y a lieu de se pencher sur les points ci-après concernant l'application de la MLC, 2006 aux navires et aux gens de mer ainsi que les domaines dans lesquels une certaine souplesse peut être appliquée.
27. La question «que faut-il entendre par “gens de mer” ou “marin”?» a été longuement débattue à la réunion qui a abouti à l'adoption de la MLC, 2006. Une décision tripartite claire a été prise à l'effet de désigner par ces termes la quasi-totalité des personnes qui travaillent à bord des navires visés par la convention (voir l'article II, paragraphes 1 f) et 2).
28. L'article II, paragraphe 3, prévoit un certain degré de souplesse si l'appartenance d'une catégorie de personnes aux gens de mer «soulève un doute» aux fins de la convention. Cette question est tranchée en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. De fait, la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail a adopté une résolution très utile *concernant l'information sur les groupes professionnels*, qui est spécialement destinée à fournir aux gouvernements des orientations sur les aspects dont ils doivent tenir compte lorsqu'ils se prononcent sur ce point.
29. L'exclusion de navires (et donc des personnes travaillant à leur bord) du champ d'application de la MLC, 2006 sur la base d'une limite de jauge a fait l'objet d'un long débat. Une décision tripartite claire a été prise, qui a rendu la convention largement applicable, à de très rares exceptions près.
30. Aux termes de sa définition du mot «navire» à l'article II, paragraphe 1 i), la MLC, 2006 *ne s'applique pas* aux bâtiments naviguant exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire. Les expressions «eaux abritées» ou «eaux situées au proche voisinage» ne sont pas définies dans la convention; elles doivent être interprétées de bonne foi par les Etats.
31. Aux termes de l'article II, paragraphe 4, la convention *s'applique* «à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques» mais *ne s'applique pas* «aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires». La question de

savoir dans quelles circonstances un navire devrait être réputé «normalement affecté à des activités commerciales» pourrait bien être un jour posée aux organes de contrôle de l'OIT. Toutefois, c'est là encore essentiellement une question de jugement de bonne foi de la part des Membres. Elle peut se révéler complexe du point de vue de la législation et de la pratique nationales si elle est liée par exemple à des considérations concernant l'exploitation sous licence d'un navire en tant qu'entité commerciale, la réglementation en matière de fiscalité ou de sécurité ou des questions analogues concernant le registre national des navires.

- 32.** Aux termes de l'article II, paragraphe 5, *en cas de doute* sur l'applicabilité de la convention à un navire ou à une catégorie particulière de navires, la question doit être tranchée par «l'autorité compétente de chacun des Membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer concernées».
- 33.** S'agissant d'un navire visé par la convention, la question d'une application souple de certaines dispositions se pose dans plusieurs cas exposés ci-dessous aux paragraphes 34 à 36.
- 34.** *Dans le cas de navires d'une jauge brute inférieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux*, une autorité compétente peut (en vertu de l'article II, paragraphe 6) décider qu'il ne serait pas raisonnable ou possible au moment présent d'appliquer «certains éléments particuliers du code» à un navire ou à certaines catégories de navires. Même si les principes généraux énoncés dans les règles de la MLC, 2006 continuent de s'appliquer lorsqu'une telle décision est prise, les dispositions du code quant à elles ne s'appliquent pas, dès lors que la question est régie différemment par la législation nationale, des conventions collectives ou d'autres mesures. Cette décision doit être prise en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.
- 35.** *En ce qui concerne le logement et les loisirs des gens de mer* (règle 3.1):
- i) Les prescriptions du code (norme A3.1 et principe directeur B3.1) qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires *ne s'appliquent pas* aux «navires existants» (*construits à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la convention pour les pays concernés, autrement dit douze mois après la ratification, une fois que la MLC, 2006 est en vigueur*). Conformément à la règle 3.1, paragraphe 2, un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent. Dans le cas d'un pays qui a ratifié ou qui applique (en vertu de la convention n° 147 ou de son protocole ou de sa législation nationale) des conventions antérieures de l'OIT (n° 92 ou n° 133), les obligations énoncées dans ces conventions qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires continueront de s'appliquer.
 - ii) Les navires existants doivent néanmoins être conformes aux autres prescriptions énoncées dans la MLC, 2006, et les normes relatives à la structure et à l'équipement des navires doivent respecter la prescription minimale qui veut que les navires garantissent aux gens de mer «un logement décent ... afin de promouvoir leur santé et leur bien-être».
 - iii) Dans le cas de *navires futurs* et des normes minimales relatives à leur structure ou à leur équipement, visés au paragraphe 20 de la norme A3.1, les navires d'une *jauge brute inférieure à 200* peuvent être exemptés de certaines des prescriptions spécifiques relatives à la superficie énoncées au paragraphe 9 ainsi que d'autres prescriptions spécifiques, sous réserve des conditions prévues au paragraphe 21.
 - iv) Le paragraphe 9 de la norme A3.1 prévoit expressément un certain degré de souplesse en ce qui concerne la superficie minimale, en particulier si la réduction de cette

superficie est destinée à mettre des cabines à une seule couchette à la disposition des gens de mer, sur des *navires d'une jauge brute inférieure à 3 000, des navires à passagers et des navires spéciaux*; cette disposition souple vise à tenir compte de certains problèmes et de certaines contraintes physiques propres à ces catégories de navires.

36. Le paragraphe 19 de la norme A3.1 offre également à l'autorité compétente la souplesse requise pour tenir compte, sans qu'il en résulte de discrimination, des intérêts des gens de mer ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et distinctes et pour autoriser des dérogations appliquées équitablement, à la norme, à condition qu'il n'en résulte pas une situation qui, dans l'ensemble, serait moins favorable que celle qui aurait découlé de l'application de la norme.
37. En ce qui concerne l'inspection et la délivrance de certificats par l'Etat du pavillon conformément à la règle 5.1, bien qu'il ne s'agisse pas là expressément d'une question de souplesse, tous les navires doivent être inspectés par l'Etat du pavillon, mais seuls les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et effectuant des voyages internationaux ou des voyages interportuaires dans d'autres pays *doivent* être munis d'un certificat de travail maritime (à moins que l'armateur ne demande la délivrance du certificat).

B. Application de la MLC, 2006 aux navires de croisière

38. En règle générale, l'application de la MLC, 2006 aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 effectuant des voyages internationaux ne pose pas de gros problèmes, peut-être parce que ces navires étaient régis avec précision par des conventions antérieures de l'OIT. Toutefois, le secteur des navires de croisière fait exception; en effet, des difficultés semblent être apparues dans ce secteur, principalement parce que la MLC, 2006 s'applique à beaucoup de travailleurs employés à bord de ces navires, qui n'étaient pas toujours protégés en tant que «gens de mer» auparavant. Jusqu'à présent, le Bureau international du Travail a été en mesure de répondre aux problèmes signalés en donnant des informations et des explications sur les prescriptions de la MLC, 2006¹⁰.
39. Il semble toutefois que des armateurs de navires de croisière aient encore de vives inquiétudes quant aux répercussions sur leurs activités de certaines dispositions de la MLC, 2006, en particulier de celles des titres 2 et 4. Ces inquiétudes se manifestent généralement par des demandes de conseils pour le cas où une décision prise au niveau national en vertu de l'article II, paragraphe 3, de la convention exclurait certaines catégories de travailleurs de la définition de «gens de mer». Dans certains des pays concernés, il n'y a pas d'organisations d'armateurs ou de gens de mer à consulter au sujet de ce type de décision. La section C ci-après traite de ce cas de figure.

C. Application à des grands navires

40. Un gouvernement et des associations actives dans le secteur des grands navires de plaisance/de commerce ont soulevé un problème qui est différent des difficultés relevées

¹⁰ Par exemple, en ce qui concerne l'application de la norme A2.3 relative au nombre minimal d'heures de repos pour les gens de mer chargés de servir des repas aux passagers des navires de croisière ou la question de savoir qui doit signer un contrat d'engagement maritime si le marin est également employé par une autre entité, telle qu'un point de vente au détail, exerçant son activité à bord du navire.

dans le secteur des navires de croisière car il porte sur l'application des dispositions de la norme A3.1 relatives à la construction, et non sur les autres prescriptions de la MLC, 2006. Ils expliquent que ces navires sont régis par un code émanant du Royaume-Uni, qui est de plus en plus utilisé par d'autres pays, et que les caractéristiques structurelles de ces navires n'ont pas été prises en compte lors de l'élaboration de la MLC, 2006. Selon eux, les grands navires de plaisance et de commerce sont dans le même cas que les bateaux de pêche ¹¹ et requièrent une attention spéciale car les superficies minimales qui sont imposées ne sont pas viables. Le problème précis concerne la superficie des postes de couchage à deux couchettes, des postes de couchage des officiers et des réfectoires.

41. Il y a trois manières d'aborder la question si les navires en question relèvent de la définition figurant à l'article II, paragraphe 1 *i*), et ont une jauge brute égale ou supérieure à 200 ou ne sont pas concernés, pour une autre raison, par les clauses de souplesse figurant à l'article II, paragraphe 6, ou à la norme A3.1, paragraphe 20. La première manière n'est peut-être pas la meilleure étant donné que le secteur n'a fait part d'aucune difficulté au sujet de l'application d'autres dispositions de la MLC, 2006.
42. Cette première manière d'aborder la question consisterait à se demander si, de par leurs opérations d'affrètement, ces navires sont considérés comme «effectuant normalement des activités commerciales». Il semble que nombre d'entre eux passent de longues périodes au port, ponctuées d'affrètements commerciaux de très courte durée avec 12 passagers au maximum. La commission préparatoire ou la commission tripartite spéciale (créée en vertu de l'article XIII) pourrait donner des orientations sur ce sujet en complément des indications contenues dans la *résolution concernant l'information sur les groupes professionnels* (voir le paragraphe 28) adoptée par la 94^e session (maritime) de la Conférence, afin d'aider les gouvernements à décider, en vertu de l'article II, paragraphe 3, si telle catégorie de personnes doit être classée comme appartenant à celle des gens de mer. Ces orientations pourraient par exemple comporter la définition des termes «normalement» ou «commerciales». La difficulté tient au fait qu'en procédant de la sorte on exclurait les gens de mer employés sur ces navires de l'ensemble de la convention.
43. La deuxième approche consisterait à élaborer des *orientations internationales tripartites* concernant des mesures «équivalentes dans l'ensemble», applicables aux navires de cette catégorie ou de catégories similaires pour ce qui est de l'application aux futurs navires des prescriptions de la norme A3.1 en matière de construction et d'équipement. On pourrait envisager d'élaborer une solution tripartite sur le principe de celle déjà prévue à l'article 1, paragraphe 5, de la convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949 ¹², et à

¹¹ Au niveau international, la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, fixe des normes propres à ce secteur qui concernent notamment le logement.

¹² En outre, il pourra être dérogé, à l'égard de tout navire, à la pleine application de l'une quelconque des prescriptions de la Partie III de la présente convention [Prescriptions relatives au logement de l'équipage], si, après consultation des organisations d'armateurs et/ou des armateurs et des organisations reconnues *bona fide* de gens de mer, l'autorité compétente estime que les modalités de la dérogation entraîneront des avantages ayant pour effet d'établir des conditions qui, dans l'ensemble, ne seront pas moins favorables que celles qui auraient découlé de la pleine application de la convention. Des détails sur toutes les dérogations de cette nature seront communiqués par le Membre au Directeur général du Bureau international du Travail, qui en informera les Membres de l'Organisation internationale du Travail.

l'article 1, paragraphe 6, de la convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970¹³.

44. La troisième approche consisterait à proposer à la commission tripartite spéciale, une fois celle-ci créée, des amendements qui pourraient être apportés à la norme A3.1 en vue de modifier les prescriptions de cette norme ou la limite de jauge prévue en son paragraphe 20 pour l'exemption, ou encore, comme indiqué ci-dessus, pour introduire davantage de souplesse dans l'esprit des conventions n° 92 et n° 133.

D. Application aux unités mobiles de forage en mer

45. Des questions d'ordre général ont été posées au sujet de l'application de la MLC, 2006 aux secteurs de la prospection et de l'exploitation en mer (surtout aux unités mobiles de forage en mer). Les structures en question présentent des difficultés particulières, car elles ne sont pas toujours considérées comme des navires et pas forcément régies par l'Etat du pavillon quand elles ne sont pas utilisées pour la navigation. Elles sont exclues de la principale convention maritime de l'OIT, déjà en vigueur, la convention n° 147, «... quand elles ne sont pas utilisées pour la navigation»¹⁴ ou, dans une autre convention, sont prises en considération sous réserve de consultations¹⁵. Cette question, y compris celle d'une éventuelle exclusion de ces navires, a fait l'objet d'un examen approfondi lors de la CTMP, et le groupe de travail qui en était chargé n'a pas réussi à la trancher. Il s'ensuit que la convention n'exclut pas les unités mobiles de forage en mer, qu'elle couvre en principe si elles sont considérées comme des navires aux fins de cet instrument.

E. Application aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux

46. Des difficultés sont apparues à propos de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux. La question s'est posée, en particulier, au sujet d'Etats insulaires dotés de grandes flottes affectées au trafic interinsulaire qui n'opèrent pas «à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées». Le Bureau a encouragé les gouvernements concernés à fournir des informations sur les dispositions de la convention qui posent problème, afin de voir si ces points peuvent être réglés. Toutefois, il conviendra peut-être de se demander s'il faut prévoir des aménagements spécifiques pour permettre aux pays qui connaissent des difficultés particulières de se mettre progressivement en conformité à l'occasion de la modernisation de leur flotte.

¹³ En outre, il pourra être dérogé, à l'égard de tout navire, à la pleine application de l'une quelconque des prescriptions visées à l'article 3 de la convention si, après consultation des organisations d'armateurs et/ou des armateurs et des organisations reconnues *bona fide* de gens de mer, l'autorité compétente estime que les modalités de la dérogation entraîneront des avantages ayant pour effet d'établir des conditions qui, dans l'ensemble, ne seront pas moins favorables que celles qui auraient découlé de la pleine application de la convention. Des détails sur toutes les dérogations de cette nature seront communiqués par le Membre intéressé au Directeur général du Bureau international du Travail.

¹⁴ Convention n° 147, art. 1, paragr. 4.

¹⁵ Convention n° 179, art. 1, paragr. 2.

F. Autres difficultés rencontrées lors de la mise en œuvre au niveau des pays

47. L'éventail des sujets visés par la MLC, 2006 et les mesures proposées pour inscrire les normes du travail maritime dans le système réglementaire maritime international au sens large ont posé d'autres difficultés internes d'ordre institutionnel qui ont amené certains pays à se demander quels organismes gouvernementaux devraient avoir compétence pour la convention. De plus, il a également été difficile de comprendre quelles mesures il fallait prendre pour respecter les prescriptions relatives à la sécurité sociale ainsi qu'à la sécurité et à la santé au travail figurant au titre 4. Le Bureau élaborera des dossiers d'information et d'autres documents pour aider les mandants à régler ces questions.

IV. Préparation en vue de la future commission tripartite spéciale

A. Suivre en permanence l'application de la convention

48. La commission tripartite spéciale que doit instituer le Conseil d'administration en vertu de l'article XIII de la MLC, 2006 sera chargée, entre autres, de répondre à des questions du type de celles qui viennent d'être évoquées. C'est par son intermédiaire que le Conseil d'administration du BIT doit «suivre en permanence l'application de la convention»¹⁶. Pour traiter des questions relevant de la convention¹⁷, cette commission se composera de deux représentants désignés par le gouvernement de chacun des Etats 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 du BIT.

B. Amendements au code de la MLC, 2006

49. Si des défauts sont constatés dans le fonctionnement de la convention ou si celle-ci doit être actualisée, la commission tripartite spéciale pourra, conformément à l'article XV de la convention, adopter des amendements au code de la convention (partie A, Normes; partie B, Principes directeurs). Si ces amendements sont approuvés par la Conférence internationale du Travail, les pays ayant ratifié la convention en seront informés et les amendements entreront en vigueur sauf si, dans un délai prescrit, plus de 40 pour cent des Etats ayant ratifié la convention, représentant 40 pour cent au moins de la jauge brute de la flotte des pays ayant ratifié la convention, ont exprimé formellement leur désaccord¹⁸.

¹⁶ Le paragraphe 1 de l'article XIII dispose ce qui suit: «Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail suit en permanence l'application de la présente convention par le truchement d'une commission créée par lui et dotée d'une compétence spéciale dans le domaine des normes du travail maritime.»

¹⁷ La commission tripartite spéciale pourrait se voir confier des fonctions supplémentaires par le Conseil d'administration du BIT.

¹⁸ Au lieu des années, voire des décennies normalement requises par les procédures d'amendement en vigueur au sein de l'OIT, cette procédure d'amendement simplifiée permet aux amendements approuvés par la Conférence internationale du Travail (sauf si un grand nombre de Membres ayant ratifié la convention notifie formellement son désaccord) d'entrer en vigueur pour tous les Etats

50. De fait, toute une série de dispositions à incorporer dans des amendements qui seront soumis pour adoption à la future commission tripartite spéciale conformément à l'article XV de la MLC, 2006 ont déjà été préparées. Les éléments ou principes à incorporer ont été convenus en mars 2009 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 (groupe de travail mixte). Ils avaient été proposés sur la recommandation de la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail¹⁹, afin d'élaborer «une norme assortie de directives qui pourrait être incluse ultérieurement dans la convention du travail maritime ou dans un autre instrument en vigueur». Le groupe de travail mixte recommande ce qui suit:

- a) les principes énoncés dans les projets de textes figurant dans les annexes I et II du rapport du groupe de travail mixte OMI/OIT²⁰ devraient être considérés comme la base de la finalisation d'un ou des instrument(s) obligatoire(s);
- b) un amendement à la MLC, 2006, est le meilleur moyen d'élaborer un ou des instrument(s) obligatoire(s);
- c) la Commission juridique de l'OMI devrait rester saisie de la question et continuer 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.

51. A titre d'information uniquement, les principes adoptés pour ces futures dispositions, qui seront soumises à l'attention de la commission tripartite spéciale, figurent à l'annexe III du présent document de travail.

C. Consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer

52. Une autre fonction de la future commission tripartite spéciale est décrite à l'article VII de la MLC, 2006: les gouvernements des pays ayant ratifié la convention dans lesquels il n'existe pas encore d'organisations représentatives d'armateurs ou de gens de mer sont tenus de consulter cette commission. Cette consultation est nécessaire si le gouvernement en question envisage des «dérogations, exemptions et autres applications souples de la présente convention nécessitant, aux termes de celle-ci, la consultation des organisations d'armateurs ou de gens de mer».

53. Les articles VII, XIII et XV susmentionnés sont reproduits à l'annexe I du présent document de travail.

ayant ratifié la convention qui n'ont pas fait part de leur désaccord, normalement dans un délai de trente mois à compter de la date à laquelle ils ont été présentés aux pays qui l'ont ratifiée.

¹⁹ Dans sa 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, Conférence internationale du Travail, *Compte rendu provisoire* n° 3-1(Rev.), 94^e session (maritime), Genève, 2006, p. 3, paragr. 1-16.

²⁰ Document ILO/IMO/WGPS/9/2009/10, 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, 9^e session.

D. Travaux que la commission tripartite spéciale pourrait être amenée à entreprendre d'urgence

- 54.** Comme on l'a vu plus haut, la troisième fonction de la commission préparatoire consiste à réfléchir aux travaux que la commission tripartite spéciale pourrait devoir entreprendre d'urgence et à recenser les éventuels travaux ou démarches préparatoires. La commission pourrait aussi donner des orientations préliminaires, dont s'inspirerait la commission tripartite spéciale si elle le souhaite, sur les points à examiner dans l'avenir.
- 55.** Une fois que la commission tripartite spéciale aura été créée, elle devra d'urgence se pencher sur les principes approuvés lors de la 9^e session du groupe de travail mixte OMI/OIT, dont il est question aux paragraphes 49 et 50, afin de déterminer, dans un premier temps, s'ils pourraient prendre la forme d'amendements au code de la MLC, 2006 et, dans l'affirmative, de proposer un libellé pour ces amendements, conformément à l'article XV de la convention. Comme le premier point (concernant ce qui figure dans le code) risque d'exiger un débat de fond sur les principes eux-mêmes et comme ceux-ci ont fait l'objet d'une discussion approfondie au stade préparatoire, il semblerait indiqué de laisser cette question à la commission tripartite spéciale sans que d'autres travaux préparatoires soient nécessaires.
- 56.** Par ailleurs, l'échange de vues sur les questions communes, qui est évoqué à la section III ci-dessus, pourrait mettre en évidence d'autres points appelant d'urgence l'attention de la commission tripartite spéciale.
- 57.** De plus, il faudrait examiner les conséquences de l'exploitation de la base de données évoquée au paragraphe 12 ci-dessus. Même si cette question n'exige pas forcément que la commission tripartite spéciale s'y intéresse, il pourrait être bon de connaître le point de vue de la commission préparatoire à ce sujet.
- 58.** En outre, il serait souhaitable que, à un moment ou à un autre, le Conseil d'administration fixe le règlement de la commission tripartite spéciale. Les deux fonctions principales de celle-ci (voir les paragraphes 48 et 49) ne semblent pas nécessiter de règlement dans l'immédiat car la convention elle-même renferme d'importantes dispositions de procédure, surtout en ce qui concerne l'amendement du code (article XV de la convention).
- 59.** En revanche, l'autre fonction de la commission tripartite spéciale – en rapport avec l'article VII de la convention (voir le paragraphe 52) – pourrait nécessiter à brève échéance l'adoption d'un règlement. Il serait coûteux, en temps et en argent, que la commission doive convoquer une réunion plénière chaque fois que le gouvernement d'un pays dépourvu d'organisations représentatives d'armateurs ou de gens de mer a besoin de la consulter, comme le prévoit l'article VII. Pourtant, retarder la consultation sur de tels sujets pourrait entraîner pour les gens de mer concernés une période d'incertitude quant à savoir si la convention est ou non applicable à telle catégorie de personnes, tel navire ou telle catégorie de navires. Il semblerait souhaitable, voire nécessaire, de mettre en place une procédure plus pratique consistant à déléguer ces consultations au bureau de la commission (comme cela se faisait au cours de la phase préparatoire de la MLC, 2006) et/ou une procédure par correspondance.
- 60.** Etant donné qu'une forme ou une autre de règlement serait nécessaire pour parer à cette éventualité, la commission préparatoire voudra peut-être recommander que le Bureau international du Travail prépare un projet de règlement plus complet pour la commission tripartite spéciale. Cela pourrait se faire en consultation avec le bureau de la commission préparatoire.

Annexe I

Dispositions fondamentales de la convention du travail maritime, 2006, relatives à la commission prévue à l'article XIII

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 II

Note sur le système de contrôle de l'OIT

Pour plus de précisions, voir: www.ilo.org/normes.

1. Les normes internationales du travail (conventions et recommandations) sont étayées sur un système de contrôle unique au niveau international qui contribue à garantir que les Membres de l'OIT appliquent correctement les conventions qu'ils ont ratifiées. L'OIT examine régulièrement la façon dont elles sont appliquées et signale les domaines dans lesquels il y aurait matière à amélioration. Si un problème se pose, l'OIT s'efforce d'aider les pays concernés par le biais du dialogue social et de l'assistance technique. Elle a mis au point divers mécanismes de contrôle de l'application des conventions et recommandations en droit et dans la pratique, après leur adoption par la Conférence internationale du Travail et, dans le cas des conventions, après leur ratification par les Etats.

2. Il existe deux catégories de mécanismes de contrôle:

- a) le *système de contrôle régulier*, qui consiste en l'examen de rapports soumis à intervalles réguliers par les Etats Membres sur les mesures prises pour donner effet aux dispositions des conventions ratifiées; et
- b) les *procédures particulières*, qui comportent une procédure de réclamation et une procédure de plainte d'application générale ainsi qu'une procédure spéciale pour la liberté syndicale.

Le système de contrôle régulier de l'application des normes

3. Le système de contrôle régulier se fonde sur l'examen, par deux organes de l'OIT, des rapports portant sur l'application des normes en droit et dans la pratique, qui sont adressés par les Etats Membres au Directeur général conformément à l'article 22 de la Constitution. Cet examen tient compte, le cas échéant, des observations des organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs, auxquelles le Membre concerné est tenu (en application de l'article 23, paragraphe 2, de la Constitution) de communiquer copie des informations et rapports transmis au Directeur général. Ces deux organes sont:

- 1) la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations;
- 2) la Commission tripartite de l'application des conventions et recommandations, qui est une commission permanente de la Conférence internationale du Travail.

Les procédures particulières

4. A la différence du système de contrôle régulier, les trois procédures énumérées ci-dessous se fondent sur la soumission d'une réclamation¹ ou d'une plainte²:

¹ La procédure de réclamation est régie par les articles 24 et 25 de la Constitution de l'OIT. Elle donne le droit aux organisations professionnelles d'employeurs ou de travailleurs de présenter au Conseil d'administration du BIT une réclamation contre tout Etat Membre qui, à leur avis, «n'aurait pas assuré d'une manière satisfaisante l'exécution d'une convention à laquelle il a adhéré».

² La procédure de plainte est régie par les articles 26 à 34 de la Constitution de l'OIT, en vertu desquels une plainte contre un Etat Membre qui n'appliquerait pas une convention qu'il a ratifiée peut être déposée par un autre Membre qui a également ratifié cette convention, par un délégué à la Conférence ou par le Conseil d'administration d'office. A la réception d'une plainte, le Conseil d'administration a la possibilité de charger une commission d'enquête d'instruire la plainte. La commission d'enquête est le plus haut niveau d'investigation de l'OIT et elle est généralement constituée lorsqu'un Etat Membre est accusé de violations graves et répétées et qu'il a refusé à

-
- 1) procédure de réclamation au sujet de l'application de conventions ratifiées;
 - 2) procédure de plainte au sujet de l'application de conventions ratifiées;
 - 3) procédure spéciale de plainte concernant la liberté syndicale (Comité de la liberté syndicale).

plusieurs reprises d'y apporter une solution. Lorsqu'un pays refuse de donner suite aux recommandations d'une commission d'enquête, le Conseil d'administration peut prendre «telle mesure qui lui paraîtra opportune pour assurer l'exécution de ces recommandations» (article 33 de la Constitution de l'OIT). En outre, en 1951, l'OIT a constitué un Comité de la liberté syndicale, chargé d'examiner les plaintes faisant état de violations de la liberté syndicale, que l'Etat en cause ait ou non ratifié les conventions correspondantes.

Annexe III

Recommandations du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer

ANNEXE I

*Amendements à la convention du travail maritime, 2006 * ,
devant être soumis pour adoption à la future commission tripartite spéciale
conformément à l'article XV de la convention du travail maritime, 2006*

Norme – Fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer

1. La présente norme énonce des prescriptions visant à garantir 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. 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 et recours pouvant donner lieu à indemnisation, en vertu de la présente norme.

3. Chaque Membre veillera 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 pourra prendre la forme d'un régime de sécurité sociale, d'une assurance, d'un fonds national ou d'autres dispositifs équivalents. Sa forme sera déterminée par le Membre après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer concernées.

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

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

- a) refuse de prendre 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 le salaire contractuel durant une période d'au moins deux mois.

6. 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 tous autres frais ou dépenses raisonnables résultant de l'abandon.

* Les amendements consistent essentiellement en une nouvelle norme et un nouveau principe directeur contenus dans la règle 2.5 et calqués respectivement sur l'actuelle norme A2.5 et l'actuel principe directeur B2.5. La numérotation et l'emplacement précis du texte proposé pour ces normes et principes directeurs, de même que les changements correspondants destinés à transformer l'instrument proposé en amendement à la MLC, 2006, seront traités ultérieurement..

7. [Chaque membre exigera que les navires battant son pavillon, auxquels s'applique le paragraphe 1 ou 2 de la règle 5.1.3, fournissent des preuves documentaires de la garantie financière délivrées par le prestataire de cette garantie. Les preuves documentaires devront être affichées en évidence dans le logement des marins. Lorsque la couverture est assurée par plus d'un prestataire de la garantie financière, le document fourni par chaque prestataire sera conservé à bord.]

8. [Les preuves documentaires de la garantie financière devront contenir les informations requises à l'annexe XX, qui devront être rédigées en anglais ou accompagnées d'une traduction en anglais.]

9. L'assistance du dispositif de garantie financière devra être accordée sans retard à la demande formulée par le marin concerné ou en son nom et accompagnée des justificatifs correspondants, conformément au paragraphe 3 ci-dessus.

10. L'assistance fournie par le dispositif de garantie financière devra être suffisante pour couvrir les points suivants:

- a) les salaires en suspens et autres droits liant l'armateur au marin tels que prévus dans le contrat de travail, la convention collective pertinente ou la législation de l'Etat du pavillon, ne devant pas excéder quatre mois de retard pour les salaires accumulés et quatre mois de retard pour les droits en suspens;
- b) toutes les dépenses raisonnables engagées par le marin, y compris les frais de rapatriement conformément au paragraphe 11;
- 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.

11. Aux fins de la présente norme, le rapatriement des gens de mer devra être assuré par des moyens appropriés et rapides, normalement par avion, et inclure la fourniture de nourriture et d'un logement depuis le départ du navire jusqu'à l'arrivée au domicile du marin, 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.

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

13. 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.

Principe directeur – Fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer

1. En application du paragraphe 9 de la norme, 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 cet aspect de l'assistance requise reconnu comme étant justifié.

ANNEXE XX

[Les preuves documentaires de la garantie financière prescrites par la norme A2.5bis devront inclure les informations suivantes:

- 1) le nom du navire;
- 2) le port d'immatriculation du navire;
- 3) le signe d'appel du navire;
- 4) le numéro OMI du navire;
- 5) le nom et l'adresse du prestataire de la garantie financière;
- 6) les renseignements pour contacter la personne ou l'entité chargée de s'occuper du traitement des demandes d'assistance des gens de mer;

-
- 7) le nom de l'armateur;
 - 8) la durée de validité de la garantie financière;
 - 9) une attestation que la garantie financière répond aux prescriptions de la norme.]

ANNEXE II

Amendements à la convention du travail maritime, 2006 devant être soumis pour adoption à la future commission tripartite spéciale, conformément à l'article XV de la convention du travail maritime, 2006

Norme A4.2.2 – Traitement des créances contractuelles; garantie financière (nouveau)

1. «Aux fins de la présente norme, le terme «créance contractuelle» signifie 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 garantira que des dispositions efficaces ont été prises pour recevoir, traiter et régler en toute impartialité les créances contractuelles liées à l'indemnisation, comme énoncé à la norme A4.2.1, au moyen de procédures rapides et équitables.

3. La législation nationale veillera à ce que la couverture financière destinée à garantir une indemnisation pour les créances contractuelles, telle qu'énoncée à la norme A4.2.1, paragraphe 1 b), réponde aux conditions minimales requises ci-après:

- a) l'indemnisation contractuelle, lorsqu'elle est prévue par le contrat d'engagement maritime et sans préjudice du c) ci-dessous, devra être versée en totalité et sans retard;
- b) aucune pression ne sera exercée sur un marin en vue de lui faire accepter une prestation inférieure au montant contractuel;
- c) si la nature de l'incapacité de longue durée d'un marin ne permet pas d'établir facilement la pleine indemnisation à laquelle le marin peut prétendre, un (ou des) paiement(s) provisoire(s) sera(ont) effectué(s) au marin pour lui éviter de se retrouver indûment dans une situation difficile;
- d) conformément à la règle 4.2, paragraphe 2, le marin recevra un paiement sans préjudice d'autres droits garantis par la loi, ce paiement pouvant toutefois être déduit de toute indemnité résultant de toute autre réclamation formulée par le marin à l'encontre de l'armateur et découlant du même incident.

4. [Toute créance contractuelle en vue d'une indemnisation nécessairement couverte par le dispositif de garantie financière mentionné à la norme A4.2.1 b) pourra être présentée directement par le marin concerné ou le parent le plus proche ou un représentant du marin ou le bénéficiaire désigné.]

5. La législation nationale de chaque Membre veillera à ce que les gens de mer reçoivent une notification préalable si la garantie financière de l'armateur devait être annulée, ou soient informés immédiatement de son non-renouvellement.

6. La législation nationale de chaque Membre veillera à ce que l'Etat du pavillon soit notifié par le prestataire d'assurance de l'annulation ou du non-renouvellement de la garantie financière de l'armateur.

7. Chaque membre exigera que les navires battant son pavillon fournissent des preuves documentaires de la garantie financière délivrées par le prestataire de la garantie financière. Les preuves documentaires seront affichées en évidence dans le logement des marins. Lorsque la couverture est assurée par plus d'un prestataire de la garantie financière, le document fourni par chaque prestataire sera conservé à bord.

8. La garantie financière prévoira le paiement de toutes créances contractuelles qu'elle couvre et qui se présenteront durant la période de validité du document.

9. Les preuves documentaires de la garantie financière devront contenir les informations requises à l'annexe 4-I, qui devront être rédigées en anglais ou accompagnées d'une traduction en anglais.

Principe directeur B4.2

10. Les parties concernées par le paiement d'une créance contractuelle pourront utiliser le formulaire modèle de reçu et de décharge (figurant en annexe à la résolution A.931(22) de l'Assemblée de l'OMI relative aux créances des gens de mer en cas de lésions corporelles ou de décès adoptée le 29 novembre 2001).

ANNEXE 4-I

Les preuves documentaires de la garantie financière prescrites par la norme A4.2.2, paragraphe 7, devront inclure les informations suivantes:

- a) le nom du navire;
- b) le port d'immatriculation du navire;
- c) le signe d'appel du navire;
- d) le numéro OMI du navire;
- e) le nom et l'adresse du prestataire de la garantie financière;
- f) les renseignements pour contacter la personne ou l'entité chargée de s'occuper du traitement des demandes d'assistance des gens de mer;
- g) le nom de l'armateur;
- h) la durée de validité de la garantie financière.