



**Question supplémentaire à l'ordre
du jour: Approbation des amendements
au code de la convention du travail maritime,
2006, adoptés par la Commission tripartite
spéciale créée en vertu de l'article XIII
de la convention**

**Rapport du président de la Commission
tripartite spéciale**

Introduction

1. La Conférence est appelée à examiner, en vue de leur approbation, les amendements au code de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)¹, adoptés le 11 avril 2014 par la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII de ladite convention². Le présent rapport fournit des informations sur la MLC, 2006, la Commission tripartite spéciale et les amendements adoptés.
2. La Commission tripartite spéciale est composée de deux représentants gouvernementaux des Membres qui ont ratifié la convention ainsi que des représentants des armateurs et des gens de mer désignés par le Conseil d'administration. Au titre de l'article XV de la MLC, 2006, la Commission tripartite spéciale peut adopter des amendements au code de la convention, lequel contient les dispositions les plus techniques, sous réserve de l'approbation de la Conférence. Les amendements qui sont maintenant soumis à la Conférence figurent dans l'annexe A du présent rapport. Ils portent sur deux points importants: l'abandon des gens de mer; et les demandes d'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. Conformément au paragraphe 5 de l'article XV de la convention, ces amendements, pour être approuvés par la Conférence,

¹ Le texte de la convention peut être consulté sur le site Web de l'OIT consacré à la MLC, 2006, à l'adresse suivante: <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/text/lang--fr/index.htm>.

² Les documents de travail et le rapport de la réunion peuvent être consultés à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS_229702/lang--fr/index.htm.

doivent recueillir la majorité des deux tiers des voix des délégués présents. Si cette majorité n'est pas atteinte, les amendements sont renvoyés devant la Commission tripartite spéciale pour que celle-ci les réexamine. A l'annexe B du présent rapport figure une résolution, communiquée à la Conférence pour information, concernant la période de transition nécessaire à la mise en œuvre des amendements après leur entrée en vigueur.

La convention du travail maritime, 2006

3. La MLC, 2006, a été adoptée en février 2006 par la Conférence internationale du Travail à sa 94^e session (maritime). On rappellera que son entrée en vigueur initiale était assujettie à des conditions strictes énoncées à son article VIII, à savoir:

[...]

3. La convention entrera en vigueur douze mois après que la ratification d'au moins 30 Membres représentant au total au moins 33 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale aura été enregistrée.

[...]

4. La MLC, 2006, est entrée en vigueur le 20 août 2013; elle est devenue un instrument international contraignant pour les 30 premiers Membres dont la ratification avait été enregistrée au 20 août 2012. Au 1^{er} mai 2014, 54 Membres avaient ratifié la convention³, laquelle, conformément au paragraphe 4 de son article VIII, est entrée en vigueur pour chacun d'eux douze mois après la date de l'enregistrement de sa ratification.
5. L'entrée en vigueur de la MLC, 2006, qui est l'une des conventions internationales du travail les plus novatrices, rend effective la révision de 37 des conventions sur le travail maritime adoptées depuis 1920 et dont la liste figure à l'article X de la MLC, 2006, ainsi que celle de 31 recommandations connexes. Depuis le 20 août 2013, ces 37 conventions ne sont plus ouvertes à la ratification, mais les Membres qui y sont parties et qui n'ont pas encore ratifié la MLC, 2006, demeurent liés par ces instruments plus anciens et restent tenus de soumettre, le cas échéant, les rapports dus au titre de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail.
6. Au-delà de son caractère exhaustif, la MLC, 2006, intègre un certain nombre de nouvelles approches devant assurer une action efficace en faveur du travail décent pour les gens de mer et faciliter l'instauration de règles du jeu équitables pour les armateurs; elle prévoit notamment, et c'est là une première, des documents de bord obligatoires – à savoir le certificat de travail maritime et une déclaration de conformité du travail maritime – attestant le respect de ses dispositions relatives aux conditions de vie et de travail.
7. L'élaboration de la MLC, 2006, a par ailleurs amené le BIT à introduire certaines innovations d'ordre pratique, dont un mécanisme juridique permettant d'actualiser la partie la plus technique de la convention, à savoir le code, selon une procédure d'amendement accélérée pour suivre l'évolution du secteur et répondre aux besoins qui s'y font jour sans passer par l'adoption d'une convention révisée. Elle a également nécessité un changement de méthode et de structure par rapport aux autres conventions de l'OIT, car il a fallu faire figurer, dans un instrument contraignant, des dispositions (appelées principes directeurs dans la partie B du code) donnant de nombreuses indications sur des points techniques ou particuliers dont les Membres doivent dûment tenir compte lorsqu'ils mettent en œuvre la

³ L'état des ratifications de la MLC, 2006, peut être consulté à l'adresse suivante: <http://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORMLEXPUB:80001:0::NO>.

convention sans qu'elles aient pour autant force obligatoire. De nombreuses dispositions pertinentes des 31 recommandations existantes ont également été prises en compte dans ces principes directeurs. La convention prévoit également une marge de latitude dans certains domaines spécifiques et donne aux pays la liberté de décider de l'application de certaines prescriptions en fonction des consultations avec les partenaires sociaux intéressés. Ces éléments sont susceptibles – et cela s'est déjà vérifié – d'encourager les partenaires sociaux nationaux à s'organiser lorsque tel n'est pas encore le cas. La convention prévoit également la constitution d'une commission tripartite spéciale, qui devra suivre l'application de la convention.

Commission tripartite spéciale instituée en vertu de l'article XIII de la MLC, 2006

8. L'article XIII de la MLC, 2006, intitulé «Commission tripartite spéciale», dispose que:

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.

[...]

9. La Commission tripartite spéciale 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 accélérée a été conçue pour que la convention puisse suivre l'évolution du secteur et réponde aux besoins nouveaux 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.

10. A sa 318^e session (juin 2013)⁴, et conformément à l'article XIII de la MLC, 2006, le Conseil d'administration a institué la Commission tripartite spéciale; à sa 319^e session (octobre 2013)⁵, il a décidé que la première réunion de la commission se tiendrait du 7 au 11 avril 2014 et en a adopté l'ordre du jour. A cet égard, il a tenu compte de l'avis exprimé par la commission préparatoire tripartite sur la MLC, 2006, quant aux questions que la commission devrait traiter d'urgence⁶. Entre autres questions urgentes inscrites à l'ordre du jour de sa première réunion, la Commission tripartite spéciale a été chargée d'examiner les propositions d'amendements au code de la MLC, 2006, afin d'apporter une réponse

⁴ BIT: *Procès-verbaux de la 318^e session du Conseil d'administration du Bureau international du Travail*, Conseil d'administration, 318^e session, Genève, juin 2013, document GB.318/PV, paragr. 84.

⁵ BIT: *Procès-verbaux de la 319^e session du Conseil d'administration du Bureau international du Travail*, Conseil d'administration, 319^e session, Genève, octobre 2013, document GB.319/PV, paragr. 584.

⁶ BIT: *Commission préparatoire tripartite de la convention du travail maritime, 2006: Rapport final*, Genève, 20-22 septembre 2010, document PTMLC/2010/4.

plus adaptée aux problèmes des marins abandonnés et de leurs familles et de développer les dispositions de la MLC, 2006, qui font 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. Ces amendements découlent de principes auxquels ont été consacrées presque une décennie de réunions du groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts avant que celui-ci ne parvienne à un accord quant à leur fond et à la nécessité de leur donner effet par voie d'amendements à la MLC, 2006.

- 11.** Les mandats de l'OIT avaient déjà prévu, à la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail (2006), la nécessité d'amender la convention, et, depuis la réunion que la commission préparatoire tripartite sur la MLC, 2006, a tenue en septembre 2010, il est devenu encore plus évident que l'adoption de dispositions obligatoires en la matière est à la fois considérée comme nécessaire et attendue par le secteur maritime. Les propositions d'amendement ont été soumises conjointement par les représentants des armateurs et des gens de mer à la Commission tripartite spéciale. Conformément au paragraphe 3 de l'article XV de la MLC, 2006, le Directeur général a communiqué les propositions d'amendements à tous les Membres en les invitant à lui faire connaître leurs observations ou suggestions dans un délai de six mois. Conformément au paragraphe 4 de cet article, un résumé des observations et suggestions formulées a été transmis à la Commission tripartite spéciale pour examen lorsqu'elle a discuté des propositions d'amendements à sa première réunion, en avril 2014.
- 12.** Les amendements au code relatifs à l'application de la règle 2.5 (Rapatriement) visent à apporter une réponse plus adaptée aux problèmes spécifiques qui se posent en cas d'abandon des gens de mer. 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), la Conférence avait noté, au moment de l'adoption de la convention en 2006, qu'en pratique, les besoins des gens de mer victimes d'abandon n'étaient pas correctement pris en compte dans le cadre des mécanismes et dispositions en vigueur⁷. Les amendements s'inspirent des principes ayant fait l'objet d'un accord à la neuvième session du groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts; ils sont également fondés sur les Directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer, publiées par l'OMI et l'OIT en 2001⁸.
- 13.** Les amendements au code relatifs à l'application de la règle 4.2 (Responsabilité des armateurs) 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 ad hoc mixte OMI/OIT d'experts n'avait pas encore achevé ses travaux à l'époque, les détails de cette couverture financière et les

⁷ La Conférence a bien noté cette nécessité d'établir de nouvelles dispositions 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 (résolution III), adoptée par la Conférence internationale du Travail à sa 94^e session (maritime) (2006), dans laquelle elle demande aux Membres d'élaborer une norme assortie de directives qui pourrait être incluse ultérieurement dans la convention du travail maritime ou dans un autre instrument.

⁸ Résolution A.930(22) de l'Assemblée de l'OMI.

questions connexes n'avaient pas été réglés, en 2006, au moment de l'adoption de la convention du travail maritime. Ces amendements s'inspirent également des principes ayant fait l'objet d'un accord à la neuvième session du groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts et sont 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 2001 ⁹.

- 14.** La Commission tripartite spéciale s'est réunie du 7 au 11 avril 2014 et a adopté par un vote ¹⁰, conformément au paragraphe 4 de l'article XV de la MLC, 2006, les amendements au code relatifs à l'application des règles 2.5 et 4.2 de la MLC, 2006 (voir l'annexe A). La commission a également jugé qu'il importait d'adopter des mesures transitoires pour la période suivant l'entrée en vigueur de ces amendements, car ceux-ci exigent une modification des documents de bord, et il faut donc un certain délai pour les réviser ou pour les renouveler. En même temps que les amendements, la commission a donc adopté une résolution sur les mesures transitoires afin de résoudre cette question d'ordre plus pratique (voir l'annexe B).
- 15.** Conformément au paragraphe 5 de l'article XV de la MLC, 2006, et à l'article 17 du Règlement de la Commission tripartite spéciale, les amendements au code de la convention – accompagnés d'un commentaire – ont été communiqués par le président de la commission au Conseil d'administration pour transmission à la prochaine session de la Conférence internationale du Travail, qui peut choisir de les approuver ou de les renvoyer devant la commission pour que celle-ci les réexamine. Au titre du paragraphe 5 de l'article XV de la convention, pour être approuvés, les amendements doivent recueillir la majorité des deux tiers des voix des délégués présents.
- 16.** Si ces amendements sont approuvés par la Conférence, ils seront notifiés à chacun des Membres dont l'instrument de ratification de la MLC, 2006, a été enregistré avant la date de cette approbation. Un délai de deux ans à compter de la date de notification (sauf si la Conférence fixe un délai différent) sera imparti à ces derniers pour exprimer formellement leur désaccord. Les amendements entreront en vigueur six mois après la fin du 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 expriment formellement leur désaccord. S'il exprime formellement son désaccord dans les délais prescrits, un Membre ayant déjà ratifié la convention ne sera pas lié par les amendements. Une fois que les amendements seront entrés en vigueur, la convention ne pourra être ratifiée que sous sa forme modifiée.

⁹ Résolution A.931(22) de l'Assemblée de l'OMI.

¹⁰ Les prescriptions en matière de vote sont indiquées au paragraphe 4 de l'article XV et au paragraphe 4 de l'article XIII de la MLC, 2006. Personne ne s'est prononcé contre l'amendement, et seuls deux représentants d'un membre gouvernemental de la commission se sont abstenus.

Annexe A

Amendements de 2014 à la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)

Amendements au code concernant les règles 2.5 et 4.2 et annexes de la MLC, 2006, adoptés par la Commission tripartite spéciale le 11 avril 2014

I. Amendements au code concernant la règle 2.5 – Rapatriement de la MLC, 2006 (et annexes)

A. Amendements relatifs 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 financière

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; ou
- b) a laissé le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires; ou
- c) a par ailleurs provoqué une rupture unilatérale des liens avec le marin et notamment n'a pas versé les salaires contractuels durant une période d'au moins deux mois.

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 intéressés.

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 à bord d'un navire battant le pavillon du Membre.

5. Aux fins du paragraphe 2 b) de la présente norme, l'entretien et le soutien nécessaires des gens de mer doivent comprendre: une nourriture convenable, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire et les soins médicaux nécessaires.

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

7. Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit contenir les informations requises à l'annexe A2-I. Il doit être rédigé en anglais ou accompagné 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 ou son représentant désigné, 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 montant dû ne devant excéder quatre mois de salaire et quatre mois pour les autres prestations en suspens;
- b) toutes les dépenses raisonnables engagées par le marin, y compris les frais de rapatriement visés au paragraphe 10;
- c) les besoins essentiels du marin comprennent: une nourriture convenable, des vêtements lorsque nécessaire, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge de tous autres frais ou dépenses raisonnables à partir de l'acte ou de 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. La garantie financière ne peut cesser avant la fin de sa période de validité, à moins que le prestataire de la garantie financière n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à l'autorité compétente de l'Etat du pavillon.

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 acquiert, à concurrence de la somme versée, et conformément à la législation applicable, 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.

14. Les dispositions de la présente norme n'ont pas pour objet d'être exclusives ni de porter atteinte à d'autres droits, créances ou recours destinés à indemniser les gens de mer 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 droits, créances ou recours pouvant donner lieu à indemnisation en vertu de la présente norme.

B. Amendements relatifs 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 ou de son représentant désigné nécessite du temps, le marin ne devrait pas pour autant se voir privé de recevoir immédiatement l'assistance correspondant aux éléments dont la validité a été établie.

C. Amendement relatif à l'insertion d'une 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 toute autre preuve documentaire visée au paragraphe 7 de la norme A2.5.2, doit inclure les renseignements suivants:

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

D. Amendements relatifs 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

II. Amendements au code concernant la règle 4.2 – Responsabilité de l'armateur de la MLC, 2006 (et annexes)

A. Amendements relatifs 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 la présente 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) du présent paragraphe, est versée en totalité et sans retard;
- b) aucune pression n'est exercée en vue de 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 plusieurs paiements provisoires sont effectués en sa faveur pour lui éviter de se retrouver dans une situation précaire injustifiée;
 - 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;
 - e) toute réclamation en vue d'une indemnisation contractuelle peut être présentée directement par le marin concerné, ses plus proches parents, un représentant du marin ou le bénéficiaire désigné.

9. La législation nationale dispose que les gens de mer reçoivent un préavis si la garantie financière de l'armateur doit être annulée ou résiliée.

10. La législation nationale dispose que l'autorité compétente de l'Etat du pavillon est avisée par le prestataire de la garantie financière de l'annulation ou de la résiliation de la garantie financière de l'armateur.

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

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

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

14. Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit contenir les informations requises à l'annexe A4-I. Il doit être rédigé en anglais ou accompagné 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

1. Aux fins du paragraphe 8 de la norme A4.2.1, et de la présente norme, le terme «créance contractuelle» s'entend de toute créance liée au décès ou à une incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident de travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, tel que prévu par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective.

2. Le dispositif de garantie financière, tel que prévu au paragraphe 1 b) de la norme A4.2.1, peut prendre la forme d'un régime de sécurité sociale, une assurance, un fonds ou tout autre dispositif équivalent. Sa forme est déterminée par le Membre après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

3. La législation nationale garantit que des dispositions efficaces sont prises pour recevoir, traiter et régler en toute impartialité les demandes d'indemnisation pour des créances contractuelles, telles que visées au paragraphe 8 de la norme A4.2.1 au moyen de procédures rapides et équitables.

B. Amendements relatifs 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:

Principe directeur B4.2.2 – Traitement des créances contractuelles

1. La législation nationale devrait 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. Amendements relatifs à l'insertion de nouvelles annexes

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

ANNEXE A4-I

Preuves de la garantie financière prévue à la règle 4.2

Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière prescrit au paragraphe 14 de la norme A4.2.1, doit 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 l'adresse du prestataire ou des prestataires de la garantie financière;
- f) les coordonnées des personnes ou de l'entité chargée de traiter les créances contractuelles des gens de mer;
- g) le nom de l'armateur;
- h) la durée de validité de la garantie financière;
- i) une attestation du prestataire de la garantie financière selon laquelle la garantie financière satisfait aux exigences de la norme A4.2.1.

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 (nom, port d'immatriculation et numéro OMI):

Incident (date et lieu):

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 violation d'une obligation légale, ou tout autre droit à réparation pouvant être invoqué et découlant de l'incident susmentionné.

Date:

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

Signature:

Accusés de réception:

Armateur/représentant de l'armateur:

Signature:

Prestataire de la garantie financière:

Signature:

* Rayer la mention inutile.

D. Amendements relatifs aux annexes A5-I, A5-II et A5-III

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, ajouter comme dernier point de la *Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I*, l'élément suivant:

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

Dans l'annexe A5-II, ajouter comme dernier point de la *Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II*, 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

Annexe B

Résolution sur les mesures transitoires adoptée par la Commission tripartite spéciale le 11 avril 2014

Résolution sur les mesures transitoires relatives à l'entrée en vigueur des amendements à la convention du travail maritime, 2006, concernant les obligations liées à la garantie financière en cas d'abandon des gens de mer et les responsabilités des armateurs

La Commission tripartite spéciale établie par le Conseil d'administration en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006,

S'étant réunie à Genève du 7 au 11 avril 2014,

Ayant examiné et adopté des amendements au code de la convention du travail maritime, 2006,

Reconnaissant que ces amendements doivent être soumis pour approbation à la Conférence internationale du Travail, conformément à l'article XV de la convention,

Notant que les amendements prévoient des mesures pour assurer que les gens de mer bénéficient d'un dispositif de garantie financière effectif et rapide en cas d'abandon et assurer aussi une garantie financière pour répondre aux demandes d'indemnisation des gens de mer en cas de décès ou d'invalidité à long terme résultant d'une lésion, d'une maladie ou d'un risque professionnels,

Notant également que les amendements nécessiteront d'ajouter des éléments importants aux documents existants prévus par la convention du travail maritime, 2006, en particulier les parties I et II de la déclaration de conformité du travail maritime,

Soulignant que les amendements n'ont pas pour but d'affecter la validité des certificats de travail maritime ni des déclarations de conformité du travail maritime déjà délivrés lorsque les amendements entreront en vigueur;

1. Prie les Membres de reconnaître qu'une période transitoire est nécessaire pour délivrer ou renouveler les certificats de travail maritime et les déclarations de conformité du travail maritime connexes, conformément aux dispositions de la convention telle que modifiée;

2. Prie en outre les Membres de reconnaître que l'entrée en vigueur des amendements ne devrait en aucun cas être utilisée pour invalider les certificats de travail maritime ou les déclarations de conformité du travail maritime qui ont été dûment délivrés conformément à la convention, et qui sont toujours valables;

3. Prie instamment les Membres d'assurer que les certificats de travail maritime et les déclarations de conformité du travail maritime sont délivrés ou renouvelés sur les navires battant leur pavillon, de manière à se conformer aux dispositions de la convention telle que modifiée, au plus tard à la date de la première inspection effectuée aux fins du renouvellement suivant l'entrée en vigueur des amendements;

4. Attire l'attention des Membres sur le fait que les mesures transitoires ci-dessus ne concernent que les certificats de travail maritime et les déclarations de conformité du travail maritime et ne sont en aucun cas destinées à affecter les droits et obligations des Membres, des gens de mer ou des armateurs, notamment l'obligation de veiller à ce que tous les navires soient couverts par une garantie financière, conformément à la convention telle que modifiée, à partir de la date d'entrée en vigueur des amendements;

5. Prie les Membres, y compris dans le cadre de l'exercice du contrôle par l'Etat du port, de reconnaître les certificats de travail maritime et les déclarations de conformité du travail maritime comme étant toujours valables conformément à la convention jusqu'à la première inspection effectuée aux fins du renouvellement suivant l'entrée en vigueur des amendements.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
<i>Question supplémentaire à l'ordre du jour: Approbation des amendements au code de la convention du travail maritime, 2006, adoptés par la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII de la convention</i>	
Rapport du président de la Commission tripartite spéciale	1
Introduction	1
La convention du travail maritime, 2006	2
Commission tripartite spéciale instituée en vertu de l'article XIII de la MLC, 2006	3
 <i>Annexes</i>	
A. Amendements de 2014 à la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006).....	6
B. Résolution sur les mesures transitoires adoptée par la Commission tripartite spéciale le 11 avril 2014	12

.....
• Le présent document a été tiré à un nombre restreint d'exemplaires afin de réduire autant que possible l'impact
• sur l'environnement des activités de l'OIT et de contribuer à la neutralité climatique. Nous serions
• reconnaissants aux délégués et aux observateurs de bien vouloir se rendre aux réunions munis de leurs
• propres exemplaires afin de ne pas avoir à en demander d'autres. Nous rappelons que tous les documents de
• la Conférence sont accessibles sur Internet à l'adresse <http://www.ilo.org>.
•