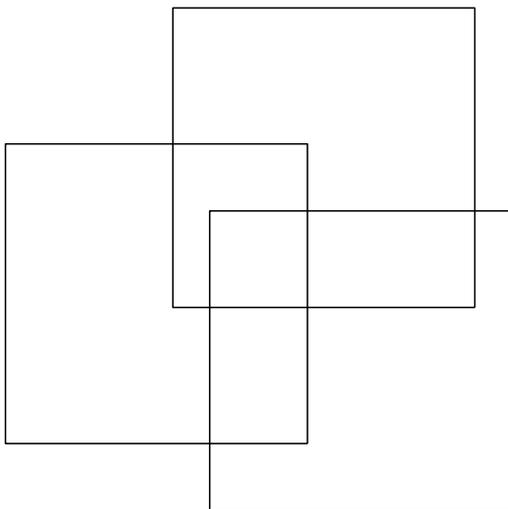




## Rapport final

**Troisième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention  
du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006)**  
(23-27 avril 2018)



**STCMLC/2018/4**

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

**Département des normes internationales du travail**

## **Rapport final**

**Troisième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention  
du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006)**  
(23-27 avril 2018)

Genève, 2018

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, GENÈVE

Copyright © Organisation internationale du Travail 2018

Première édition 2018

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

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

---

*Rapport final*, Troisième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) (Genève, 23-27 avril 2018), Bureau international du Travail, Département des normes internationales du travail, Genève, BIT, 2018.

ISBN 978-92-2-031016-8 (imprimé)

ISBN 978-92-2-031017-5 (pdf Web)

ISBN 978-92-2-031018-2 (epub)

Egalement disponible en anglais: *Final report: Third meeting of the Special Tripartite Committee of the Maritime Labour Convention, 2006, as amended (MLC, 2006)* (Geneva, 23–27 avril 2018), ISBN 978-92-2-031013-7 (imprimé), ISBN 978-92-2-031014-4 (pdf Web), ISBN 978-92-2-031015-1 (epub), Genève, 2018; et en espagnol: *Informe final, Tercera reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006)* (Ginebra, 23-27 de abril de 2018), ISBN 978-92-2-031019-9 (imprimé), ISBN 978-92-2-031020-5 (pdf Web), ISBN 978-92-2-031021-2 (epub), Genève, 2018.

---

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

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

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

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

---

Imprimé par le Bureau international du Travail, Genève, Suisse

---

## Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction .....	1
II. Composition de la Commission tripartite spéciale.....	1
III. Déclarations liminaires .....	2
IV. Rapport du Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale.....	6
V. Echange d'informations sur la mise en œuvre de la MLC, 2006.....	8
Travaux de la CEACR sur la MLC, 2006 .....	8
Résultats de la campagne d'inspection intensive sur la MLC, 2006, du Mémorandum d'entente de Paris .....	14
Discussion sur les difficultés liées aux certificats électroniques.....	16
Abandon des gens de mer .....	17
VI. Examen des demandes de consultation en vertu de l'article VII de la MLC, 2006 .....	19
VII. Propositions d'amendement au code de la MLC, 2006 .....	19
Proposition d'amendement au code concernant la règle 2.1 de la MLC, 2006.....	21
Amendement D.27 .....	21
Amendements D.28, D.35 et D.43 .....	21
Amendement D.29 .....	23
Amendements D.26, D.24, D.25 et D.36 .....	23
Proposition d'amendement au code concernant la règle 2.2 de la MLC, 2006.....	24
Amendements D.6 et D.37.....	26
Amendements D.7, D.42 et D.34.....	27
Amendement D.23 .....	29
Proposition d'amendement au code concernant la règle 2.5 de la MLC, 2006.....	31
Amendement D.4 .....	31
Comité de rédaction .....	32
Vote de la Commission tripartite spéciale sur les trois propositions d'amendement au code concernant les règles 2.1, 2.2 et 2.5 de la MLC, 2006.....	33
VIII. Examen des normes internationales du travail relatives au secteur maritime .....	34
Examen de trois instruments relatifs à l'âge minimum (gens de mer).....	36
Examen de deux instruments concernant l'examen médical (gens de mer).....	38
Examen de deux instruments concernant la formation et les qualifications (gens de mer) ....	39
Examen de quatre instruments concernant le recrutement et le placement (gens de mer).....	40
Examen d'un instrument concernant le contrat d'engagement maritime (gens de mer).....	41

	<i>Page</i>
Examen de huit instruments concernant les salaires, la durée du travail ou du repos des gens de mer et les effectifs des navires .....	41
Examen de quatre instruments concernant le droit à un congé (gens de mer) .....	42
Examen de quatre instruments concernant le rapatriement (gens de mer) .....	44
Examen d'un instrument concernant l'indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage .....	45
Examen de cinq instruments concernant le développement des carrières et des aptitudes professionnelles et les possibilités d'emploi (gens de mer) .....	45
IX. Examen des projets de résolutions .....	46
a) Projet de résolution concernant l'application de l'article XV de la MLC, 2006, aux Membres qui ratifient la convention après l'approbation des amendements au code, mais avant leur entrée en vigueur.....	46
b) Résolution concernant les mesures à adopter en relation avec l'abandon de gens de mer.....	51
c) Résolution concernant la facilitation de la permission de descendre à terre et du transit .....	52
d) Résolution concernant le travail décent dans le secteur de la navigation intérieure.....	53
e) Résolution concernant les amendements aux directives de l'OIT pour les inspections par l'Etat du pavillon et le contrôle par l'Etat du port afin de refléter les amendements au code de la MLC, 2006 .....	54
f) Résolution concernant l'amélioration du processus d'élaboration des propositions d'amendement au code de la MLC, 2006.....	55
g) Projet de résolution sur les mesures transitoires relatives à l'entrée en vigueur des amendements au code de la MLC, 2006, concernant la piraterie et le vol à main armée à l'encontre des navires .....	55
X. Divers .....	56
Nomination du bureau de la commission.....	57
Dates de la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale.....	57
XI. Clôture de la réunion.....	57

## **Annexes**

I. Ordre du jour de la troisième réunion de la Commission tripartite spéciale (Genève, 23-27 avril 2018) .....	59
II. Session d'information sur la mise en œuvre des amendements de 2014 à la MLC, 2006 (Clubs P&I).....	60
III. Amendement au code de la MLC, 2006, concernant la règle 2.1 .....	61
Amendement au code de la MLC, 2006, concernant la règle 2.2 .....	61
Amendement au code de la MLC, 2006, concernant la règle 2.5 – Rapatriement.....	61
IV. Résumé des recommandations relatives aux instruments maritimes .....	62

---

	<i>Page</i>
V. Résolution concernant les mesures à adopter en relation avec l'abandon de gens de mer .....	64
VI. Résolution concernant la facilitation de la permission de descendre à terre et du transit .....	65
VII. Résolution concernant le travail décent dans le secteur de la navigation intérieure .....	66
VIII. Résolution concernant les amendements aux directives de l'OIT pour les inspections par l'Etat du pavillon et le contrôle par l'Etat du port afin de refléter les amendements au code de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) .....	67
IX. Résolution concernant l'amélioration du processus d'élaboration des propositions d'amendement au code de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) .....	68
Liste des participants .....	73

---

## I. Introduction

1. A sa 318<sup>e</sup> session (juin 2013), le Conseil d'administration du Bureau international du Travail (BIT) a institué une Commission tripartite spéciale, conformément à l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), qui prévoit 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». De plus, en vertu de l'article XV, cette commission joue un rôle central dans le processus accéléré d'amendement du code de la MLC, 2006 (normes et principes directeurs), qui contient des dispositions techniques précises. L'article XV dispose que, après vérification, les amendements proposés, accompagnés d'un résumé des observations ou suggestions formulées, sont transmis à la Commission tripartite spéciale en vue de leur examen lors d'une réunion. A sa 326<sup>e</sup> session (mars 2016), le Conseil d'administration a convoqué la troisième réunion de la Commission tripartite spéciale du 23 au 27 avril 2018 au siège de l'OIT à Genève. Le présent rapport a été rédigé par le BIT.

## II. Composition de la Commission tripartite spéciale

2. Conformément au paragraphe 2 de l'article XIII de la MLC, 2006, la Commission tripartite spéciale 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». En outre, conformément au paragraphe 3 de l'article XIII, «les représentants gouvernementaux des Membres qui n'ont pas encore ratifié la MLC, 2006, peuvent participer aux travaux de la commission», mais sans droit de vote sur les questions relevant de la convention. La réunion a rassemblé 142 représentants gouvernementaux, 31 représentants des armateurs et 65 représentants des gens de mer. Des représentants de plusieurs organisations intergouvernementales et organisations non gouvernementales internationales, ainsi que de parties intéressées, ont également assisté à la réunion. La liste des participants figure à la fin du présent rapport.
3. Le bureau de la Commission tripartite spéciale, dont le mandat est de trois ans, est composé comme suit:

*Présidente:* M<sup>me</sup> Julie Carlton (membre gouvernementale, Royaume-Uni)

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

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

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

4. Le groupe gouvernemental a élu le représentant suivant pour la troisième réunion de la commission:

*Président:* M. Martin Marini (membre gouvernemental, Singapour)

---

5. La commission a nommé pour la réunion un comité de rédaction composé comme suit:

<i>Gouvernements:</i>	M. Martin Marini (membre gouvernemental, Singapour) et M. Thibault Rochard (membre gouvernemental, France)
<i>Armateurs:</i>	M. Tim Springett et M <sup>me</sup> Virginie Costel
<i>Gens de mer:</i>	M. Charles Boyle et M. Patrice Caron

### III. Déclarations liminaires

6. La présidente ouvre la réunion en souhaitant la bienvenue aux participants. Elle rappelle le mandat de la Commission tripartite spéciale et passe en revue les tâches prévues à l'occasion de sa troisième réunion. L'ordre du jour de la réunion figure à l'annexe I.
7. La secrétaire générale (directrice du Département des normes internationales du travail) souhaite la bienvenue aux participants et rappelle les principaux événements survenus depuis la dernière réunion de la commission en 2016, notamment en ce qui concerne la ratification de la MLC, 2006. Le taux de ratification de la convention rend compte de son importance grandissante et indique qu'elle s'impose de plus en plus en tant que quatrième pilier du secteur maritime international. La secrétaire générale passe aussi en revue la situation des deux séries d'amendements apportés à la MLC, 2006, en 2014 et en 2016. Quant au thème de la garantie du salaire des gens de mer lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, ils sont tenus en captivité à bord du navire ou ailleurs, elle fait référence aux deux propositions que la commission a examinées, l'une, soumise par le groupe des gens de mer, sous la forme d'amendements au code de la convention, et l'autre, soumise par le groupe des armateurs, suggérant l'adoption de directives en dehors de la MLC, 2006. Elle se fie à l'expérience collective ainsi qu'au dialogue productif établi de longue date dans le secteur maritime pour parvenir à l'adoption de la meilleure solution pour aborder cette question. Elle présente également M<sup>me</sup> Lia Athanassiou, membre de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations (CEACR), et souligne les rôles complémentaires de la commission d'experts et de la Commission tripartite spéciale pour veiller à l'application effective, efficiente et, dans la mesure jugée opportune, uniforme de la convention. Il est donc essentiel de veiller à ce que des synergies s'établissent entre les deux commissions. Les activités des autorités de l'Etat du port sont un autre aspect fondamental du système d'application de la convention. A cet égard, elle salue la coopération accrue entre le Bureau et différents mémorandums d'entente. Enfin, elle rappelle qu'il a aussi été demandé à la Commission tripartite spéciale de revoir 68 normes internationales du travail liées au secteur maritime dans le cadre des activités du mécanisme d'examen des normes (MEN). Ce faisant, la commission pourrait considérablement contribuer à la réalisation de l'initiative sur les normes que le Directeur général a adoptée en vue du centenaire de l'OIT et ainsi veiller à ce que l'Organisation dispose d'un corpus de normes maritimes clair, solide et à jour.
8. La directrice du Département des politiques sectorielles souhaite également la bienvenue aux participants et attire l'attention sur plusieurs autres points liés à la réunion. Par rapport aux objectifs de développement durable (ODD) du Programme de développement durable à l'horizon 2030, elle rappelle que l'OIT est particulièrement concernée par l'ODD 8 «travail décent et croissance économique», ainsi que par d'autres objectifs, comme l'ODD 14 «vie aquatique» visant à conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable. L'OIT prend des engagements spécifiques en vue de la réalisation de l'ODD 14, y compris des efforts pour promouvoir la ratification et la mise en œuvre de la MLC, 2006, et de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007. La directrice du Département des politiques sectorielles relève en particulier que l'OIT mène activement une campagne pour promouvoir la ratification et

---

l'application effective de la convention n° 188 qui n'a encore été ratifiée que par dix pays. Il en faut bien davantage pour promouvoir le travail décent dans la pêche et elle préconise de soutenir la convention en vue d'en accroître le nombre de ratifications. Elle ajoute que le Département des activités sectorielles travaille en étroite collaboration avec le Département des normes internationales du travail à la promotion et à l'application de la MLC, 2006. Cette coopération inclut notamment la gestion de la base de données OIT/OMI sur les cas signalés d'abandon des gens de mer, la représentation de l'OIT lors de réunions des accords régionaux sur le contrôle par l'Etat du port, la représentation de l'OIT auprès de l'ONU-Océans (un organe de coordination des Nations Unies pour les questions liées aux océans) et l'organisation de réunions liées à l'industrie maritime. Au cours de la période biennale 2018-19, le Département des activités sectorielles organisera deux réunions sur le secteur maritime: la Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime en vue de mettre à jour le montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés, en juin 2018, et la Réunion sectorielle sur le recrutement et le maintien dans l'emploi des gens de mer et sur l'amélioration des possibilités offertes aux femmes marins, en février 2019.

9. Le vice-président du groupe des armateurs rappelle que, conformément aux dispositions de la MLC, 2006, la Commission tripartite spéciale a trois tâches. La première, en vertu de l'article XIII de la convention, est de suivre en permanence l'application de la convention. A ce propos, comme le groupe des gens de mer l'a déjà évoqué dans le passé, l'application de la convention doit être vue comme un voyage plutôt que comme une destination, métaphore alors employée pour illustrer le besoin d'améliorer constamment les normes minimales applicables. Toutefois, il faut aussi rappeler que, lors des négociations qui ont mené à l'adoption de la convention, il a été clairement compris que les différents Etats Membres ne pourraient jamais appliquer d'emblée la convention de façon cohérente. Il est évident que les Etats Membres ont des pratiques et des besoins différents qui sont exposés dans la déclaration de conformité du travail maritime et ensuite dans les rapports présentés aux organes de contrôle de l'OIT au titre de l'article 22. Il est possible que l'on parvienne à une certaine cohérence dans l'application et l'interprétation au fil du temps. Le fort taux de ratification actuel ainsi que le traitement pas plus favorable prévu à l'article V signifient que la grande majorité des navires de haute mer sont désormais conformes. Cependant, il faut garder à l'esprit que la législation des différents pays peut s'appuyer sur des interprétations distinctes des dispositions de la convention. Ce n'est ni la faute du navire ni de son équipage si les interprétations ou les perceptions diffèrent de celles adoptées par l'Etat du port, et ces disparités, à moins de mettre en danger la sécurité et la santé des gens de mer, ne doivent pas être invoquées pour immobiliser les navires, mais doivent être portées à la connaissance de la Commission tripartite spéciale ou, dans les cas graves, du Bureau, en application de la règle 5.2. Le vice-président du groupe des armateurs exprime sa gratitude à l'égard de la CEACR pour son excellent travail et ses analyses pertinentes. Toutefois, il convient de reconnaître qu'il est administrativement lourd de répondre aux formulaires de rapport au titre de l'article 22; il est à espérer que cette tâche deviendra plus aisée avec le temps. Ces formulaires de rapport sont particulièrement importants et il faut encourager les gouvernements à discuter des difficultés qu'ils suscitent à l'occasion des réunions de leur groupe.
10. La deuxième tâche de la Commission tripartite spéciale est d'examiner des propositions d'amendement à la convention conformément à son article XV. Le vice-président du groupe des armateurs accueille favorablement le point de vue des gens de mer selon lequel le processus d'amendement ne doit pas être complexe et que l'objectif de l'article XV est d'offrir un processus d'amendement accéléré. Toutefois, il convient d'examiner chaque proposition d'amendement à l'aune de la charge administrative qu'il comporte pour les gouvernements et les armateurs. Bien qu'il soit nécessaire d'étudier des propositions d'amendement améliorant les normes minimales de la convention, il n'y a pas d'obligation absolue à présenter des propositions d'amendement. Il n'est pas nécessaire de suggérer des modifications pour traiter des thèmes précis ou d'actualité qui sont déjà couverts dans les

---

obligations générales, ou qui font ressurgir des arguments qui n'avaient pas fait l'objet d'une approbation tripartite. La Commission tripartite spéciale ne devrait examiner et approuver que des amendements qui portent exclusivement sur des éléments qui ne sont pas encore couverts par la convention, que la commission juge nécessaires et qui n'entraînent pas une charge administrative excessive pour les gouvernements et les armateurs. La multiplicité des amendements à la MLC, 2006, peut décourager sa ratification et remettre en cause l'objectif d'atteindre le même niveau de ratification que les trois autres conventions clés de l'Organisation maritime internationale (OMI). Pour conclure, le vice-président du groupe des armateurs souligne le caractère unique de l'OIT et de son instrument, la MLC, 2006. Toutes les parties impliquées peuvent être fières de ce qui a été réalisé depuis le début du processus qui a conduit à l'«Accord de Genève» et à l'adoption unanime de la convention.

- 11.** Le vice-président du groupe des gens de mer salue l'augmentation du nombre de ratifications de la MLC, 2006, qui couvre désormais plus de 91 pour cent de la flotte mondiale pour ce qui est de la jauge brute, et espère d'autres ratifications, surtout de la part d'importants Etats du port. Pourtant, il est aussi de plus en plus inquiet par le nombre de gens de mer victimes d'abandon, un sujet que la Commission tripartite spéciale abordera. Il est préoccupant que l'obligation faite aux pays de signer une déclaration d'acceptation des amendements, ce qu'un nombre considérable de pays n'ont pas encore fait, ait une incidence négative sur les effets des amendements de 2014 à la convention. Les groupes des armateurs et des gens de mer présenteront une résolution commune sur ce thème. Le groupe des gens de mer attend avec impatience la discussion sur la mise en œuvre de la convention et les commentaires émis par la commission d'experts, surtout en ce qui concerne les problèmes relatifs aux droits des gens de mer, à la consultation, à la définition d'un marin et d'un navire, à l'âge minimum, au recrutement et au placement, au contrat d'engagement maritime, à la durée du travail et du repos, au congé annuel, au rapatriement, au niveau des effectifs, au logement, à la sécurité et à la santé, à la sécurité sociale, à la déclaration de conformité du travail maritime et au contrôle des organisations reconnues. Rappelant l'accord conclu en 2001 par le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime selon lequel la MLC, 2006, doit être rigoureuse en ce qui concerne les droits des gens de mer et avoir comme objectif principal d'établir et de préserver l'égalité des conditions d'activité dans le transport maritime, il salue l'importance de l'article III pour les pays qui n'ont pas encore ratifié les conventions fondamentales et apprécie l'identification des Etats du pavillon qui contreviennent à cet article du point de vue de la liberté syndicale. Toutefois, il est inquiétant que certains pays puissent faire preuve de moins de rigueur et s'en servir comme outil promotionnel au détriment des gens de mer. Le groupe des gens de mer souhaite aussi attirer l'attention sur un problème particulièrement présent dans le secteur des bateaux de croisière où plusieurs compagnies exigent un test de grossesse et un dépistage du cancer du col de l'utérus avant l'embauche, en violation de l'article III de la convention. Les Etats du pavillon et les Etats fournisseurs de main-d'œuvre doivent être instamment priés de prendre des mesures pour éliminer de telles pratiques. En ce qui concerne les propositions d'amendement à la convention, il est à espérer que tous comprendront qu'il est nécessaire de garantir que, dans la pratique, les gens de mer continuent d'être payés s'ils sont tenus en captivité à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée. S'ils ne sont pas rémunérés en de telles circonstances, les gens de mer et les familles se retrouvent alors dans de grandes difficultés, et il pourrait être difficile de recruter et de retenir des gens de mer qualifiés.
- 12.** Le président du groupe gouvernemental salue les documents de travail très utiles qui ont été préparés pour la réunion. Lorsqu'ils ont examiné les propositions soumises à la Commission tripartite spéciale, les membres du groupe gouvernemental concordaient sur le besoin de veiller à ce que les salaires et autres prestations des gens de mer continuent d'être versés s'ils sont tenus en captivité. Toutefois, ils ont aussi remarqué les différences entre les propositions faites par le groupe de gens de mer et par le groupe des armateurs. Les points de vue sur les propositions diffèrent au sein du groupe gouvernemental. Certains représentants gouvernementaux estiment qu'il n'y a pas de besoin avéré d'adopter des amendements à la convention en lien avec le problème soulevé. D'autres notent également

---

les difficultés découlant de la mise en œuvre d'amendements supplémentaires, tant sur le plan législatif qu'administratif, alors que de nombreux pays éprouvent toujours des difficultés à adopter les mesures nécessaires pour donner effet aux amendements de 2014 et de 2016, exigeant un processus législatif long et complexe. Toutefois, un certain nombre de gouvernements estiment que, si des directives en dehors de la MLC, 2006, peuvent être utiles, il y a lieu de s'interroger sur leur valeur légale. Les gouvernements membres de la Commission tripartite spéciale espèrent que les partenaires sociaux parviendront à un compromis et ne s'opposeront pas à une telle solution. Le groupe gouvernemental est favorable à la continuité des effets du contrat d'engagement maritime en cas de captivité et au maintien du paiement des salaires. Néanmoins, la proposition liée à une garantie financière spécifique dans cette optique soulève des problèmes. Tel pourrait être le cas si un accord est conclu à propos du nouveau paragraphe 7 proposé à la norme A2.1 relative au contrat d'engagement maritime qui pourrait suffire pour garantir le maintien du versement du salaire des gens de mer s'ils sont tenus en captivité. Le groupe gouvernemental a également discuté de la question des certificats électroniques dans le cadre de la MLC, 2006. A ce propos, il est nécessaire de préciser la mesure dans laquelle les différentes instances chargées du contrôle par l'Etat du port acceptent les certificats électroniques. Il convient aussi de déterminer si les contrats d'engagement maritime peuvent être électroniques et si les signatures électroniques de l'armateur et du marin peuvent être acceptées.

- 13.** Un représentant gouvernemental de la Bulgarie, s'exprimant au nom de l'Union européenne (UE) et de ses Etats Membres représentés dans la commission, déclare que l'entrée en vigueur de la MLC, 2006, est une étape importante dans la promotion de conditions de vie et de travail décentes pour les gens de mer, et en faveur d'une concurrence plus équitable pour les armateurs du monde entier. Toutefois, la convention n'est pas un instrument statique, et la Commission tripartite spéciale prévoit de discuter des effets de la convention et de résoudre régulièrement les difficultés qui surgissent. L'UE soutient la MLC, 2006, depuis le début et tente d'obtenir le plus grand nombre possible de ratifications pour établir l'égalité des conditions dans l'industrie maritime. Tous les Etats membres côtiers de l'UE ont ratifié la convention et appliquent ses dispositions dans leur législation nationale. A la suite de consultations et grâce au dialogue social, un accord sur la mise en œuvre de la MLC, 2006, a été conclu par les partenaires sociaux du secteur maritime, qui a été appliqué par le biais d'une législation européenne spécifique. L'application de la convention est également assurée par une législation sur le contrôle par l'Etat du pavillon et par l'Etat du port. En conclusion, il souligne l'importance de veiller à la protection des droits des gens de mer tenus en captivité et de garantir qu'ils continuent de percevoir leurs salaires et autres prestations.
- 14.** Un observateur représentant l'Association maritime chrétienne internationale (ICMA) rappelle que l'ICMA rassemble 29 organisations chrétiennes qui s'emploient à améliorer le bien-être des gens de mer en leur fournissant des services vitaux, y compris en les aidant à se remettre après un acte de piraterie. Depuis des milliers d'années, le fléau que représente la piraterie menace l'industrie maritime commerciale et a des conséquences dévastatrices pour les gens de mer. Même si les prises d'otages inhumaines commises par des pirates somaliens ont diminué ces dernières années, des gens de mer sont toujours enlevés et retenus par des pirates dans d'autres régions du monde; des informations font en effet part de 100 marins pris en otage et de 14 marins enlevés au cours du premier trimestre de 2018. Si la plupart des armateurs continuent de verser aux gens de mer leurs salaires et autres prestations alors qu'ils sont tenus en captivité par des pirates, malheureusement, il y en a aussi qui ne le font pas. Lorsque les gens de mer ne reçoivent pas leurs salaires et autres prestations alors qu'ils sont tenus en captivité, les coûts financiers et les implications personnelles pour les marins et les familles sont extrêmement élevés, et la réputation de l'industrie en pâtit grandement. L'ICMA estime donc que tous les efforts doivent être consentis pour modifier la MLC, 2006, afin d'exiger des armateurs qu'ils continuent de verser aux gens de mer leurs salaires et autres prestations contractuels alors qu'ils sont retenus par des pirates. Il ajoute que, si l'ICMA apprécie l'intention de la proposition des

---

représentants des armateurs en ce qui concerne le soutien en cas de stress post-traumatique pour les gens de mer, elle estime que la MLC, 2006, ne doit pas s'y rapporter explicitement. Le stress post-traumatique est un état médical impliquant que des conditions minimales spécifiques doivent être présentes pour qu'un professionnel de la santé puisse le diagnostiquer. Il faut en général qu'au minimum six mois s'écoulent après l'événement traumatisant pour être en mesure de poser un tel diagnostic. Il est normal que des personnes ayant vécu ce genre d'événements réagissent, par exemple, en manifestant de l'anxiété, de la tristesse et du stress, et en faisant des cauchemars. Lorsque ces manifestations gênent les facultés d'adaptation d'une personne, il est important de lui fournir des soins appropriés pour son bien-être mental le plus rapidement possible après sa libération. Une référence au stress post-traumatique dans les normes ou dans des directives pourrait donc avoir comme effet de limiter les soins fournis aux gens de mer immédiatement après leur libération, et il serait donc préférable que la MLC, 2006, soit modifiée pour attirer l'attention sur les effets psychologiques normaux d'un acte de piraterie sur les gens de mer et sur la nécessité de leur prodiguer des soins en temps opportun.

15. Un observateur représentant le Réseau international d'assistance sociale aux gens de mer (ISWAN) déclare que, si aucune attaque de pirates fructueuse n'a eu lieu le long des côtes de la Somalie depuis 2012, à l'exception du détournement de l'ARIS 13 en mars 2017, les pirates somaliens ne restent pas moins déterminés et disposent toujours de moyens. De plus, les actes de piraterie le long des côtes de l'Afrique de l'Ouest sont très préoccupants, surtout la hausse du nombre d'attaques survenues dans le golfe de Guinée en 2018 où des gens de mer sont retenus depuis de longues périodes. Il précise que trois marins indiens du MT Timi, battant pavillon d'un pays ayant ratifié la MLC, 2006, ont été tenus en otage pendant soixante-quinze jours et que l'armateur ne leur a pas versé de salaire. Il est essentiel de protéger les gens de mer et de soutenir les familles, surtout quand la détention se prolonge pendant de longues périodes. Il remercie la Chambre internationale de la marine marchande d'avoir fait la promotion du *Guide de bonnes pratiques à l'intention des compagnies maritimes et des sociétés de manning – Soutien humanitaire aux marins et à leurs familles en cas de vols à main armée et d'actes de piraterie*, de l'ISWAN, disponible sur le site Web de l'OIT. Enfin, il invite tous les participants à la remise du Prix international du bien-être des marins, plus tard dans la journée, au siège de l'OIT.
16. Une observatrice représentant l'Association internationale de médecine maritime (IMHA) fait part de son inquiétude face aux interprétations divergentes des compagnies maritimes et des Etats du pavillon des dispositions de la MLC, 2006, en ce qui concerne l'examen médical des gens de mer. Elle réclame que certains tests cessent et qu'un groupe de travail de la Commission tripartite spéciale établisse la liste des tests recommandés lors de l'examen médical des gens de mer.

#### **IV. Rapport du Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale**

17. La présidente présente un résumé du rapport du Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale qui a mené ses travaux par correspondance d'août 2016 à janvier 2017 et s'est réuni au BIT à Genève du 3 au 5 avril 2017. La Commission tripartite spéciale a prié son groupe de travail de suggérer des améliorations au processus d'élaboration d'amendements au code de la MLC, 2006. Il a donc préparé un projet de modèle et une résolution à ce propos. Afin de fournir les informations pertinentes nécessaires sur les propositions d'amendement, le modèle s'enquiert du contexte de la proposition, de son objectif, de ses avantages et conséquences. L'utilisation du modèle sera une pratique recommandée. Il est convenu que des amendements pourront être apportés au projet de résolution qui sera discuté le dernier jour de la réunion.

- 
- 18.** Quant à la garantie du salaire des gens de mer lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, ils sont tenus en captivité à bord du navire ou ailleurs, le groupe de travail a retenu trois propositions pour lesquelles il a indiqué qu'elles reflètent les différentes suggestions examinées et sont sans préjudice des positions des gouvernements ou des groupes. Elles ne sauraient être considérées comme se substituant, ou faisant obstacle, à la nécessité de soumettre des propositions au Directeur général du BIT, conformément au paragraphe 2 de l'article XV de la MLC, 2006. Les propositions sont les suivantes: *a)* amendements à la norme A2.1 de la MLC, 2006, et au principe directeur connexe; *b)* amendements à la norme A2.2 de la MLC, 2006, et au principe directeur connexe; et *c)* éléments à intégrer dans des directives du Bureau en dehors de la MLC, 2006. Après la réunion du groupe de travail, le Bureau a reçu deux propositions liées à ce thème: *i)* une proposition d'amendement au code de la MLC, 2006, présentée par le groupe des représentants des gens de mer relative à la garantie du salaire des gens de mer lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, ils sont tenus en captivité à bord du navire ou ailleurs; et *ii)* une proposition pour l'élaboration de directives de l'OIT, en dehors de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), présentée par le groupe des représentants des armateurs sur le même thème.
- 19.** Le vice-président du groupe des armateurs, tout en reconnaissant l'importance de veiller à la garantie des salaires des gens de mer lorsqu'ils sont tenus en captivité à bord du navire ou ailleurs à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, et approuvant que la commission se penche sur la question, rappelle que le nombre de cas de piraterie au cours desquels des gens de mer n'ont pas reçu leur salaire est extrêmement faible et que tous les cas signalés ont eu lieu avant l'entrée en vigueur des amendements de 2014 à la convention. En outre, nombre des cas rapportés sont liés à des navires qui ne relèvent pas du champ d'application de la MLC, 2006, à savoir des navires de pêche, des boutres et des jonques, ou des navires enregistrés dans des Etats du pavillon qui n'ont pas ratifié la convention ou qui n'en respectent pas les prescriptions. De plus, il estime que la MLC, 2006, couvre des situations dans lesquelles il ne peut être mis fin au contrat d'engagement maritime ou dans lesquelles les salaires cessent d'être versés lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, ils sont tenus en captivité à bord du navire ou ailleurs. Le groupe des armateurs estime donc qu'un amendement au code de la MLC, 2006, n'aiderait pas les personnes concernées, ne serait pas approprié, ni n'offrirait la façon la plus efficace ou proportionnée de réagir à la situation. La MLC, 2006, n'est entrée en vigueur que récemment (y compris certains des amendements déjà adoptés) et il faut lui laisser davantage de temps pour sa pleine application. La réponse la plus appropriée, efficace et proportionnée consisterait à élaborer des directives du Bureau, en dehors de la convention, concernant la garantie du salaire du marin lorsqu'il est tenu en captivité. Les directives devraient avoir une large portée et couvrir tout le personnel à bord de navires de mer, pas uniquement ceux relevant de la MLC, 2006. Elles s'assureraient que la pratique actuelle voulant que les armateurs continuent de verser aux gens de mer leurs salaires et autres prestations en application du contrat d'engagement maritime soit claire et incontestable. Tout amendement au code de la MLC, 2006, sur cette question pourrait malheureusement avoir pour conséquence involontaire de nuire à la pratique actuelle ou de prêter à confusion en ce qui concerne les prescriptions actuelles de la MLC, 2006, relatives au paiement des salaires et au contrat d'engagement maritime.
- 20.** Le vice-président du groupe des gens de mer souligne que les actes de piraterie sont en hausse, et il est grandement convaincu que plusieurs années seront perdues si l'on ne saisit pas aujourd'hui l'occasion de modifier la MLC, 2006. Même si de nombreux armateurs continuent de verser les salaires et autres prestations aux gens de mer captifs, certains ne le font pas parce qu'ils n'y sont pas obligés. Les armateurs doivent être obligés de verser les salaires et autres prestations aux gens de mer qui sont tenus en captivité, et le système actuel n'est pas suffisant ou pérenne à cet égard. Qu'il s'agisse d'un marin ou de 100 dont les salaires ne sont pas versés lorsqu'ils sont captifs, cela signifierait que la MLC, 2006, ne

---

remplit pas son rôle, et la Commission tripartite spéciale a le devoir de remédier à la situation.

21. Le président du groupe gouvernemental fait remarquer que les deux propositions, soumises, d'une part, par le groupe des gens de mer et, de l'autre, par le groupe des armateurs, sont diamétralement opposées, mais il espère que les membres de la commission parviendront à trouver un compromis. En ce qui concerne les améliorations de la procédure de soumission des amendements à la convention, il est à souhaiter que l'adoption de tout perfectionnement veille à ce que les amendements proposés fassent l'objet d'une analyse rigoureuse avant d'être proposés à la Commission tripartite spéciale pour examen.
22. Un représentant gouvernemental de la Norvège, rappelant le désaccord à propos du mandat du Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale qui s'est réuni en avril 2017, demande de quelle façon les résultats du groupe de travail sont liés aux propositions soumises à la présente réunion, respectivement par le groupe des gens de mer et le groupe des armateurs, et quelle sera la procédure adoptée à ce propos.
23. Un représentant gouvernemental des Bahamas, notant les importantes divergences entre les deux propositions présentées par les groupes des armateurs et des gens de mer, rappelle que le sujet a été longuement évoqué par le groupe de travail l'année dernière et indique qu'il soutiendra les conclusions du groupe de travail relatives à la question principale examinée. La question qui se pose désormais est de savoir comment la Commission tripartite spéciale procédera sur ce point.
24. La présidente indique que le groupe de travail a été prié d'examiner les problèmes et d'identifier de possibles solutions. La tâche de la session actuelle de la Commission tripartite spéciale est d'examiner les propositions soumises par les groupes des armateurs et des gens de mer.
25. Un représentant gouvernemental de la République de Corée rappelle les *Directives intérimaires sur les mesures relatives au bien-être des gens de mer et des membres de leurs familles touchés par la piraterie au large des côtes somaliennes*, que le Comité de la sécurité maritime de l'OMI a adoptées (MSC 93/16/1) et dont le projet préliminaire a été préparé par la délégation de la République de Corée. Il soutient les propositions émises dans le rapport du Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale, qui offre une solution très équilibrée pour le versement des salaires et autres prestations des gens de mer, et interdit leur licenciement alors qu'ils sont tenus en captivité.

## **V. Echange d'informations sur la mise en œuvre de la MLC, 2006**

### **Travaux de la CEACR sur la MLC, 2006**

26. Au nom de la CEACR et avec l'autorisation de son président, M. Abdul G. Koroma, la professeure Lia Athanassiou a présenté les travaux de la commission sur le contrôle de la MLC, 2006. En ce qui concerne les progrès accomplis, elle souligne que le taux de ratification (86 pays ont ratifié la convention et quatre autres ratifications sont prochainement attendues) et la jauge brute mondiale couverte par la MLC, 2006 (environ 91 pour cent) sont proches de ceux des trois autres piliers de la réglementation maritime internationale, à savoir la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) et la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). Pour l'heure, la commission d'experts

---

a examiné les 55 premiers rapports sur les effets donnés à la convention et a pu noter les efforts considérables déployés pour son application en droit et dans la pratique. L'application de la convention a également été facilitée par les avis informels prodigués par le Bureau qui, bien que non contraignants, témoignent du dialogue extrêmement précieux établi entre les Etats Membres et le BIT. Il convient aussi de saluer la coopération avec les mémorandums d'entente à propos du contrôle par l'Etat du port.

27. Elle fait remarquer que les amendements de 2014 à la convention, entrés en vigueur le 18 janvier 2017, ont été acceptés par 69 Etats Membres, que des déclarations d'acceptation sont en attente de la part de 17 Membres et qu'un Membre (Pays-Bas – Curaçao) a officiellement signifié son refus. A cet égard, la commission d'experts souhaite attirer l'attention sur un problème, une «lacune» ou une «faille», survenu par rapport à la façon dont les Membres ayant ratifié la convention pendant la «période d'acceptation tacite», c'est-à-dire le laps de temps qui s'écoule entre l'approbation des amendements par la Conférence et leur entrée en vigueur, peuvent accepter les amendements. La convention ne dit rien à ce propos. Sur ce point, le Bureau a conseillé aux Membres concernés d'accepter les amendements sous la forme d'une déclaration formelle envoyée au Directeur général. Dans son observation générale sur la MLC, 2006, publiée en 2017, la commission d'experts invite la Commission tripartite spéciale à examiner cette question de droit en vue de futurs amendements. Elle encourage les gouvernements à préciser leur position par rapport à l'acceptation des amendements au code. La deuxième série d'amendements à la convention, adoptés en 2016, doit entrer en vigueur le 8 janvier 2019. La période pour exprimer un désaccord arrive à échéance le 8 juillet 2018. Jusqu'à présent, seule la Finlande a exprimé son désaccord, pour des raisons qui ne sont pas liées au fond des amendements, mais au processus législatif pour leur application.
28. M<sup>me</sup> Athanassiou fait référence à la charge importante de travail pour les gouvernements, le Bureau et la commission d'experts du fait du caractère exhaustif de la MLC, 2006, qui a regroupé 37 conventions et 29 recommandations. Les principales difficultés relevées par la commission d'experts lors de son examen des rapports sur l'application de la convention sont: les informations incomplètes (qui, dans certains cas, n'étaient pas disponibles dans des langues de travail de l'OIT); l'absence de références juridiques des informations fournies par les Etats Membres; et des disparités liées au manque de coordination entre le ministère du Travail et les autorités maritimes. Six pays n'ont pas envoyé de rapports pour la deuxième année consécutive. Pour remédier aux difficultés, le Conseil d'administration a approuvé en mars 2017 un nouveau formulaire de rapport pour la MLC, 2006, qui devrait être plus facile d'emploi. Ensuite, M<sup>me</sup> Athanassiou continue de donner des informations sur différents problèmes majeurs soulevés par la commission d'experts lors de son examen de la mise en œuvre de la convention. Il s'agit notamment de la définition des gens de mer, car la protection de tous les gens de mer couverts par la convention n'est pas toujours garantie. Par exemple, dans certains cas, les élèves des métiers et professions maritimes sont exclus de la définition des gens de mer. La commission d'experts réaffirme que l'obtention d'une formation à bord aux fins de devenir marin implique par définition de travailler à bord et, par conséquent, il ne fait aucun doute que les apprentis et les élèves des métiers et professions maritimes doivent être considérés comme des gens de mer au sens de la convention. En ce qui concerne le «personnel non maritime», la commission d'experts rappelle que la nature du contrat est sans rapport avec la définition d'un marin. Dans certains cas, la commission remarque également l'absence d'une interdiction claire de faire travailler des gens de mer de moins de 16 ans ou de faire effectuer des tâches dangereuses à des gens de mer de moins de 18 ans. Il arrive que la législation nationale prévoit des exceptions à l'interdiction de travaux dangereux qui ne sont pas autorisés par la MLC, 2006. Dans d'autres cas, aucune liste des travaux dangereux interdits aux gens de mer de moins de 18 ans n'a été adoptée, ou les consultations nécessaires n'ont pas été menées.

- 
- 29.** Pour ce qui est du contrat d'engagement maritime, la commission d'experts a noté des problèmes récurrents liés aux points suivants: l'obligation de la signature du marin et de l'armateur (ou d'un représentant); le droit des gens de mer de demander conseil concernant le contrat d'engagement maritime avant de le signer; la liste des points qui devraient figurer dans les contrats d'emploi des gens de mer; le préavis minimum de résiliation du contrat ou la possibilité de résilier le contrat à plus bref délai ou sans préavis pour des raisons de convenance personnelle. En ce qui concerne la durée du travail et du repos, la commission d'experts rappelle qu'elle doit être précisément réglementée par la législation nationale, en fixant un nombre maximal d'heures de travail ou un nombre minimal d'heures de repos. Certains Etats Membres autorisent des dérogations à la durée du travail par l'intermédiaire d'autres moyens que des conventions collectives, ce qui n'est pas conforme à la convention. Du reste, certaines législations nationales ne reconnaissent pas que la norme de durée du travail pour les gens de mer est de huit heures, avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés. Quant au rapatriement, la commission d'experts a observé qu'un certain nombre de pays ont établi une définition large des cas dans lesquels les gens de mer ne peuvent pas exercer leur droit au rapatriement. Elle souligne l'obligation pour les armateurs de payer, dans un premier temps, le rapatriement des gens de mer, même lorsqu'ils contreviennent gravement à leurs obligations professionnelles. De plus, certains Etats Membres ne respectent pas les prescriptions concernant la durée maximale des périodes d'embarquement. Enfin, pour ce qui est de la déclaration de conformité du travail maritime, la commission d'experts rappelle combien il est important de faire référence, dans la partie I, au contenu des dispositions nationales pertinentes qui mettent en œuvre la MLC, 2006, et, dans la partie II, aux mesures spécifiques pour assurer la conformité adoptées par l'armateur.
- 30.** Le vice-président du groupe des armateurs salue la présentation de M<sup>me</sup> Athanassiou sur les travaux de la CEACR, mais fait remarquer que l'expression «durée maximale des périodes d'embarquement» reste peu claire. Il demande s'il faut comprendre qu'elle fait référence aux dates mentionnées dans le contrat d'engagement maritime ou à d'autres éléments de ce qui peut être compris comme une durée maximale des périodes d'embarquement.
- 31.** M<sup>me</sup> Athanassiou renvoie aux précisions apportées sur ce point dans les demandes directes de la commission d'experts, où il est stipulé que la «durée maximale des périodes d'embarquement» doit s'entendre comme le service effectif à bord qui ne doit pas, en tant que principe général, dépasser onze mois.
- 32.** Un représentant gouvernemental de la République des Iles Marshall s'inquiète à propos des compétences de la CEACR en matière maritime et de sa capacité à rester indépendante, impartiale et objective dans l'exercice de ses fonctions. La charge administrative que la commission d'experts fait peser sur les autorités pose aussi de nombreux problèmes. Les Iles Marshall sont une petite nation insulaire en développement dont la population s'élève à environ 75 000 habitants. Alors que, en 2014, le gouvernement a rempli ses obligations constitutionnelles en présentant un long rapport sur l'application de la MLC, 2006, il a depuis reçu deux demandes directes de la commission, en 2014 et en 2018, qui comprennent un certain nombre de questions, dont certaines se répètent alors que d'autres ne sont pas directement liées à la mise en œuvre de la convention dans le pays. Par exemple, alors que son gouvernement avait déjà fourni des éclaircissements à propos de plusieurs questions, y compris celles liées à la législation qui prévoit la liberté syndicale et le droit de négocier collectivement pour les gens de mer et leurs employeurs, et à l'âge minimum pour les gens de mer, la commission d'experts lui a adressé des demandes supplémentaires sur ces points, ce qui ne peut que refléter un manque de compréhension de la façon dont la législation maritime nationale fonctionne. Il ajoute que des droits fondamentaux sont déjà intégrés à la législation nationale et la ratification des conventions fondamentales de l'OIT n'apporterait par conséquent aucun avantage supplémentaire aux citoyens des Iles Marshall et aux gens de mer à bord de navires battant leur pavillon, mais engendrerait une charge supplémentaire pour les autorités compétentes. Il demande au Bureau d'informer la commission d'experts

---

que son pays ne répondra pas aux dernières demandes directes de celle-ci tant qu'il ne sera pas assuré de la compétence de la commission pour examiner la situation d'une façon pratique et objective.

33. Le vice-président du groupe des armateurs fait part de son désaccord avec la référence de la commission d'experts à la «durée maximale des périodes d'embarquement». Même si la convention établit le droit à un congé annuel payé, il n'y a pas d'obligation à prendre un congé annuel. En outre, une durée maximale de service de onze mois pourrait être préjudiciable à la formation des élèves des métiers et professions maritimes, par exemple, qui doivent souvent servir pendant douze mois en mer pour obtenir leur certificat. Alors que les dispositions de la convention sur le rapatriement font référence à une durée maximale des périodes d'embarquement de douze mois au terme desquelles les gens de mer ont droit au rapatriement, la règle 2.4 (Droit à un congé) ne prévoit pas de «durée maximale d'une période d'embarquement».
34. Un représentant gouvernemental de la Norvège indique que, en ce qui concerne la charge de travail, le premier formulaire de rapport pour la MLC, 2006, était compliqué et avait exigé de nombreuses heures de travail. Malgré la tentative de le simplifier, sa nouvelle version reste très complexe. Certaines questions posées semblent indiquer un manque de connaissances de l'industrie maritime, et il s'enquiert des mesures adoptées pour remédier à ce problème, ce qui pourrait rendre la préparation des rapports plus efficace.
35. Un représentant gouvernemental des Philippines, faisant référence au recrutement et au placement des gens de mer, explique que plusieurs pays n'ont pas adopté de politiques pour encourager les possibilités d'emploi pour les gens de mer, comme l'exige la convention. Il salue donc la tenue, en 2019, d'une réunion sectorielle tripartite sur le recrutement et le maintien dans l'emploi des gens de mer et sur l'amélioration des possibilités offertes aux femmes marins.
36. Pour ce qui est de la charge liée à la présentation des rapports, la secrétaire générale indique que le Bureau et la commission d'experts sont parfaitement conscients du temps requis pour rédiger des rapports sur l'application de la MLC, 2006. Le texte de la convention est inédit, et des leçons doivent être tirées après chaque session de la commission. Elle s'étonne des commentaires sur la maîtrise des sujets maritimes et affirme que, à la suite des rotations de personnel, l'équipe chargée d'aider la commission d'experts sur les questions maritimes est bien préparée même s'il n'est pas facile de consacrer toutes les ressources nécessaires pour couvrir l'ensemble des différentes normes internationales du travail.
37. Le vice-président du groupe des gens de mer exprime son désaccord avec les propos tenus par le vice-président du groupe des armateurs sur l'interprétation de la durée maximale d'une période d'embarquement et approuve l'avis de la commission d'experts selon lequel le paragraphe 3 de la norme A2.4 de la convention doit être entendu de façon restrictive. En effet, considérer que cette norme permet d'une manière générale de renoncer au congé annuel serait contraire à l'objectif de la règle 2.4 qui est de garantir aux gens de mer un congé adéquat.
38. Le vice-président du groupe des armateurs précise qu'il ne fait pas référence à la renonciation du droit au congé annuel. Toutefois, les gens de mer pourraient vouloir rester à bord pour une période de douze mois ou davantage pour se forger une expérience en mer et disposer de ce droit dans la convention.
39. Un représentant gouvernemental de la Norvège signale que l'expression «durée maximale des périodes d'embarquement» n'a pas fait l'objet de discussions lors des négociations qui ont mené à l'adoption de la convention. Il faudrait donc éviter d'interpréter sa signification. La mise en œuvre des dispositions relatives au congé annuel est une question que les Etats Membres doivent régler eux-mêmes, en dialoguant avec le BIT. Une représentante

---

gouvernementale de la Grèce ajoute que, comme il n'y a pas de disposition explicite dans la convention à propos de la durée maximale des périodes d'embarquement, toute interprétation ne doit pas se faire au détriment des gens de mer.

40. Le vice-président du groupe des armateurs s'inquiète des difficultés constantes pour garantir le transit et les permissions à terre pour les gens de mer. Les armateurs sont pleinement conscients des préoccupations liées à la sécurité qui ont conduit à l'adoption expéditive de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, à la suite des terribles attaques sur le World Trade Center. Toutefois, les difficultés que les gens de mer rencontrent à obtenir des permissions de descendre à terre et des visas (y compris des visas Schengen) rendent leur transit particulièrement compliqué. Par exemple, des membres d'équipage ont éprouvé des difficultés pour obtenir des permissions à terre dans des ports et les eaux territoriales du nord du Brésil. De la même façon, aux Etats-Unis comme ailleurs, certains terminaux privés se sont montrés réticents à laisser des gens de mer débarquer pour des permissions à terre. S'il est encourageant que davantage de pays aient ratifié la convention n° 185, son application dans la pratique semble toujours susciter des problèmes. A ce propos, les gouvernements sont encouragés à consentir tous les efforts possibles pour respecter les principes d'un transit et de permissions de descendre à terre facilités, comme le prévoit la MLC, 2006. Une autre source de préoccupations est la difficulté qu'éprouvent les aumôniers et les visiteurs pour obtenir l'accès aux zones portuaires afin de visiter les navires lorsque des gens de mer ne parviennent pas à descendre à terre. Il est frustrant d'apprendre que certains ports ont refusé l'accès à ces personnes qui sont des liens vitaux avec l'extérieur pour les marins à bord des navires.
41. Le vice-président du groupe des gens de mer soutient pleinement les propos du vice-président du groupe des armateurs concernant le problème des permissions à terre. En ce qui concerne les demandes directes de la commission d'experts lors du dernier cycle de présentation de rapports, il se dit inquiet par rapport à l'application effective de la MLC, 2006, dans certains Etats Membres. Par exemple, la dernière demande directe adressée aux Iles Marshall a permis d'identifier plusieurs problèmes, notamment liés à la définition des navires et des gens de mer et à l'équivalence d'ensemble. Il est important de souligner qu'aucune disposition précise de la loi maritime des Iles Marshall ne traite de la protection contre les actes de discrimination antisyndicale et qu'elle impose un arbitrage obligatoire préalablement à toute action collective, ce qui peut empêcher l'exercice du droit de faire grève. En ce qui concerne les conditions d'emploi des gens de mer, la loi maritime n'interdit pas non plus la discrimination fondée sur l'opinion politique, l'origine nationale ou sociale. La demande directe adressée aux Palaos en 2017 soulève le même genre de problèmes. Il rappelle que les conventions fondamentales sont énumérées dans le préambule de la MLC, 2006, et que les Etats qui la ratifient sont priés, en application de l'article III, de veiller à ce que les dispositions de leur législation respectent les droits fondamentaux dans le contexte de la convention. En vertu du paragraphe 6 de la norme A5.2.1, toute violation des droits des gens de mer constitue une infraction grave qui permet aux inspecteurs de l'Etat du port d'interdire à un navire de prendre la mer tant que les non-conformités n'auront pas été rectifiées. Le principe directeur B5.2.1 renforce ce point de vue en suggérant que les politiques relatives à l'immobilisation d'un navire doivent considérer que les cas de violation des droits et principes fondamentaux ou des droits en matière d'emploi et des droits sociaux des gens de mer tels qu'établis par l'article III sont de graves manquements. Il importe de rappeler que les Etats Membres de l'OIT sont dans l'obligation de respecter et de promouvoir les principes et droits fondamentaux au travail, qu'ils aient ou non ratifié les conventions en question. Ces principes et droits s'appliquent à tous les travailleurs où qu'ils soient, y compris les gens de mer. Comme cela a déjà été souligné à plusieurs reprises, la MLC, 2006, doit être rigoureuse en ce qui concerne les droits des gens de mer, et l'objectif principal doit être d'établir et de préserver l'égalité des conditions d'activité dans le transport maritime.

- 
42. Un représentant gouvernemental de l'Inde souhaite soulever deux points, le premier à propos de l'abandon des gens de mer et le second sur la piraterie. Il s'inquiète pour la sécurité et la sûreté des gens de mer dans le cas où les armateurs ne remplissent pas leurs obligations, rompent unilatéralement les liens avec les gens de mer et abandonnent le navire. Les principales raisons invoquées par les armateurs pour expliquer de telles situations sont la faillite ou la liquidation de la compagnie. Même si les amendements de 2014 à la MLC, 2006, mettent en place un dispositif de garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur, ces dispositions ne couvrent pas de façon appropriée les gens de mer abandonnés qui sont prêts à être rapatriés à la suite de la résiliation de leur contrat d'engagement maritime et qui font appel à la garantie financière, mais qui ne peuvent quitter le navire parce que l'armateur ne les a pas remplacés. Le Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale a suggéré plusieurs amendements au code de la MLC, 2006, dont la commission doit discuter. Toutefois, le thème précis de la garantie financière relative aux gens de mer retenus au-delà de la période contractuelle n'a pas encore fait l'objet d'une discussion. Il peut être remédié à cette question en incluant une disposition supplémentaire dans la norme relative à la garantie financière afin de prévoir une assurance «protection et indemnisation» (P&I) pour le remplacement des gens de mer. En ce qui concerne la piraterie, il signale que, de 2010 à 2012, un total de 35 marins indiens ont été tenus en captivité par des pirates pendant de longues périodes. Certains problèmes sont apparus au moment du sauvetage des gens de mer, de l'assistance qui leur a été portée et de leur réhabilitation. Par exemple, l'administration indienne a souvent eu du mal à obtenir des informations de la part des armateurs, des agences de recrutement ou des Etats du pavillon sur les gens de mer, leur bien-être et les efforts déployés pour les libérer. De plus, ni le gens de mer ni leurs familles n'ont reçu de salaires ou d'autres formes d'indemnisation au cours de la période de captivité, ou même après leur libération. L'Inde a soulevé le problème auprès de l'OMI lors de la 104<sup>e</sup> session de son Comité juridique, et la Commission tripartite spéciale est invitée à également prendre note de ces éléments. En ce qui concerne la question de la compensation financière des gens de mer tenus en captivité au-delà de la période couverte par le contrat d'engagement, une clause pourrait être incluse dans le contrat d'engagement maritime pour que les armateurs soient légalement contraints de remplir leurs obligations à l'égard des gens de mer pendant la période où ils sont tenus en captivité en versant leurs salaires, en veillant à leur indemnisation et en prévoyant d'autres formes d'assistance et de réhabilitation.
43. Un observateur représentant l'ICMA rappelle que l'un des membres de l'ICMA mène annuellement une enquête sur les permissions de descendre à terre des gens de mer dans les ports des Etats-Unis. En 2017, l'enquête a révélé que 9,5 pour cent des gens de mer n'avaient pas pu descendre à terre dans des ports des Etats-Unis pendant la semaine de l'enquête et que 73 pour cent d'entre eux n'y ont pas été autorisés parce qu'ils ne possédaient pas de visa valable. Parmi ces gens de mer, 78 pour cent travaillaient sur des navires battant le pavillon de pays dans lesquels la MLC, 2006, est en vigueur. Il rappelle que le paragraphe 5 b) de la norme A1.4 exige des armateurs qu'ils paient le coût des visas. Il peut y avoir de multiples raisons au fait que les gens de mer ne disposent pas de visa, y compris la politique d'un Etat Membre qui interprète cette obligation comme ne s'appliquant qu'aux visas nécessaires pour rejoindre un navire. De nombreux gens de mer ont signalé que leur armateur ne couvre pas les frais de visa. Aucun marin n'a fait savoir que les Etats-Unis leur avaient refusé un visa.
44. Une représentante gouvernementale de la Lettonie signale que la mise en œuvre du paragraphe 5 c) vi) de la norme A1.4 de la MLC, 2006, qui prévoit l'obligation pour les services de recrutement et de placement des gens de mer de mettre en place un système de protection pour indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires du fait que le service de recrutement et de placement ou l'armateur en vertu du contrat d'engagement maritime n'a pas rempli ses obligations à leur égard, constitue une difficulté particulière pour son gouvernement qui a déjà soulevé ce problème lors de précédentes réunions de la Commission tripartite spéciale. Compte tenu des commentaires reçus de la part du Bureau et de l'entrée en vigueur des amendements de 2014, la Lettonie entend appliquer cette norme en exigeant des services de recrutement et de placement des gens de mer qu'ils s'assurent

---

que tous les armateurs avec lesquels un contrat est conclu disposent d'une couverture d'assurance appropriée ou de tout autre régime de sécurité. Le gouvernement estime que cette exigence peut être considérée comme une «mesure équivalente appropriée» aux termes du paragraphe 5 de la norme A1.4 de la convention, et des modifications vont être apportées à la législation nationale relative à la certification des services de recrutement et de placement pour y inclure cette obligation.

45. La secrétaire générale remercie la Commission tripartite spéciale au nom de M<sup>me</sup> Athanassiou, qui a dû quitter la salle, de lui avoir laissé l'occasion de présenter les tendances et les difficultés dégagées par la CEACR à l'égard de la MLC, 2006. Elle rappelle que la professeure Lia Athanassiou enseigne le droit maritime et dispose d'une expérience de plus de trente ans dans le secteur; elle participait à la Commission tripartite spéciale en tant que membre de la commission d'experts et, à ce titre, elle ne peut pas prendre part aux discussions sur des thèmes précis ni répondre à des questions liées au contenu des commentaires de la commission d'experts. La secrétaire générale a écouté attentivement les opinions exprimées et les commentaires émis au cours de la discussion et en fera part à la commission d'experts lors de sa prochaine session en novembre 2018. Il est important de rappeler que tous les commentaires émis à propos d'un pays ou d'un problème précis lors de discussions en présence d'un membre de la commission d'experts ne remplacent aucunement les moyens officiels de communication avec la commission, à savoir: i) les rapports présentés au titre de l'article 22 de la Constitution de l'OIT; et ii) les observations qui peuvent être soumises par les organisations d'armateurs et de gens de mer au titre de l'article 23 de la Constitution de l'OIT. Elle rappelle, en outre, que le processus strict de nomination et de désignation des membres de la commission d'experts ainsi que l'excellent profil des personnes qui la composent, s'agissant tous de professeurs émérites, de juristes reconnus et de juges de Cour suprême renommés de différents pays, offrent une garantie de la compétence, de l'objectivité, de l'impartialité et de l'indépendance de la commission d'experts, dont les travaux sont une pierre angulaire pour le mécanisme de contrôle de l'OIT.
46. Le vice-président du groupe des gens de mer souligne que son groupe apprécie la composition collégiale de la commission d'experts. Le fait que ses membres proviennent de diverses régions du monde disposant de systèmes juridiques, économiques et sociaux différents contribue à garantir l'équilibre, l'indépendance et l'impartialité de ses travaux, renforçant ainsi l'autorité de ses commentaires. Il exprime sa totale confiance envers la commission d'experts et son appréciation du travail accompli par le Département des normes internationales du travail et le Département des activités sectorielles sur des thèmes maritimes.

### **Résultats de la campagne d'inspection intensive sur la MLC, 2006, du Mémorandum d'entente de Paris**

47. Une observatrice représentant le Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port (Mémorandum d'entente de Paris) communique à la commission les résultats de la campagne d'inspection intensive sur la MLC, 2006, réalisée en 2016. La première campagne s'est déroulée du 1<sup>er</sup> septembre au 30 novembre 2016 et a couvert toute la région du Mémorandum d'entente de Paris. Des inspections en lien avec la campagne ont donc été menées en plus des inspections prévues par la MLC, 2006, et les conventions de l'OMI. Les résultats de la campagne n'incluent pas les pays qui n'avaient pas ratifié la convention au moment de la campagne. Les inspecteurs ont aussi vérifié le respect des nouvelles prescriptions de la convention. Les résultats de la campagne d'inspection intensive, disponibles sur le site Web du Mémorandum d'entente de Paris, montrent de bons résultats dans l'ensemble, ainsi que l'application correcte de la MLC, 2006. Sur les 3 674 inspections menées au cours de la campagne, seules 42 inspections (soit 1,1 pour cent) ont donné lieu à une immobilisation du navire, et aucune immobilisation liée à des organisations reconnues n'a eu lieu. Les manquements les plus courants avaient trait aux

---

contrats d'engagement maritime, aux conditions de travail, à des éléments des procédures de plainte et aux salaires. Les résultats de la campagne montrent que les agents chargés du contrôle par l'Etat du port au sein du Mémorandum d'entente de Paris doivent continuer de s'intéresser à l'application de la convention et indiquent que l'industrie doit concentrer ses efforts à remédier aux principaux manquements relevés lors de la campagne. Sur la base des observations faites par les agents chargés du contrôle par l'Etat du port, il apparaît que des difficultés surviennent lorsqu'il est fait référence aux prescriptions de la convention dans des conventions collectives, et il est donc souhaitable que toutes les informations exigées en vertu de la MLC, 2006, soient incluses dans les contrats d'engagement maritime.

- 48.** Le vice-président du groupe des armateurs apprécie les informations fournies sur les activités menées dans le cadre du Mémorandum d'entente de Paris. Les autorités chargées du contrôle par l'Etat du port jouent un rôle important pour garantir que les dispositions de la MLC, 2006, sont bien reflétées dans la gestion et l'exploitation des navires qui font escale dans leurs ports. Comme la règle 5.2 de la convention le rappelle, les inspections menées par l'Etat du port sont essentielles pour assurer la mise en œuvre et le respect des normes de la convention à bord de navires étrangers. C'est grâce à cette mise en œuvre et à ce respect des normes qu'il est possible de préserver la nécessaire égalité des conditions d'activité dans le transport maritime. Toutefois, le principe d'une campagne d'inspection intensive menée à l'égard de la MLC, 2006, le préoccupe. Les inspections par l'Etat du port relatives aux instruments de l'OMI et de l'OIT ne peuvent être menées que si l'Etat du port en question a ratifié les instruments concernés. Si tel n'est pas le cas, l'Etat ne peut mener des inspections ni appliquer les dispositions de ces instruments. Il semble aussi que des procédures d'inspection par l'Etat du port ont été mises au point pour inspecter et veiller au respect des instruments de l'OMI, qui diffèrent des instruments de l'OIT tant par leur nature que dans leur application. Un Etat qui a ratifié la MLC, 2006, s'est engagé à intégrer les dispositions de la convention dans sa législation. La MLC, 2006, exige un tripartisme actif pour garantir sa mise en œuvre et son application correctes. Il rappelle que les termes de la règle 5.2 sont le résultat de négociations minutieuses et approfondies. Conformément au paragraphe 2 de la règle 5.2.1, sauf dans les cas précisés dans le code, l'inspection dans les ports est limitée à un contrôle du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime, car ces documents attestent, sauf preuve contraire, la conformité aux prescriptions de la convention, y compris les droits des gens de mer. Le paragraphe 1 de la norme A5.2.1 de la MLC, 2006, établit quatre motifs précis pour effectuer une inspection plus approfondie. Toutefois, il n'existe pas d'autres dispositions dans la règle que ces quatre motifs pour justifier une inspection approfondie. La campagne d'inspection intensive a été plus loin que les dispositions de la convention, et des inspections plus approfondies ont été menées alors qu'aucun des quatre motifs signalés n'était présent. Il demande que des informations relatives aux orientations générales qui ont été mises au point pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port à l'égard de la MLC, 2006, soient rendues publiques et propose l'assistance des partenaires sociaux et du Bureau pour aider le Mémorandum d'entente de Paris à revoir ces procédures. Il recommande la formation disponible au Centre international de formation de l'OIT, Turin, pour les inspecteurs chargés du contrôle par l'Etat du port. Enfin, rappelant que le paragraphe 6 de la norme A5.2.1 exige d'informer sans délai l'Etat du pavillon en cas d'immobilisation, il demande si les inspecteurs du Mémorandum d'entente de Paris ont bien respecté cette exigence.
- 49.** Une observatrice représentant le Mémorandum d'entente de Paris précise que la procédure type pour l'Etat du port prévoit la notification de l'Etat du pavillon. Elle confirme que, autant que possible, les cas d'immobilisation ont été notifiés directement aux Etats du pavillon par télécopie, par courriel ou par l'intermédiaire des ambassades et des autorités consulaires. Toutefois, elle reconnaît que certains Etats sont très difficiles à joindre. Pendant toutes les inspections menées dans le cadre de la campagne, les Etats du pavillon ont été avertis de la procédure d'inspection.

- 
50. Le vice-président du groupe des gens de mer remercie l'observatrice représentant le Mémorandum d'entente de Paris pour la présentation détaillée et pour les activités menées dans le cadre de la campagne d'inspection intensive, déployée avec la coopération de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et des inspecteurs chargés du contrôle par l'Etat du port. Il est d'une importance vitale de faire une interprétation stricte de l'article III de la MLC, 2006. Il apprécie les efforts consentis par le Bureau, mais il reste préoccupé par la «lacune» et le manque de soutien aux amendements de 2014 à la MLC, 2006. Seul un petit nombre de pays ont adopté les mesures nécessaires pour mettre en œuvre les amendements de 2014. Il est particulièrement préoccupant que certains pays se servent de la non-adoption des amendements comme d'un outil promotionnel en faisant valoir une plus grande souplesse réglementaire. Il observe que le ciblage et le type des inspections menées dans le cadre de la campagne d'inspection intensive sont conformes aux procédures normales du Mémorandum d'entente de Paris. La campagne a été déployée pour compléter les autres inspections, puisque les navires des Etats n'ayant pas ratifié la MLC, 2006, ne doivent pas bénéficier d'un traitement plus favorable que les Etats qui l'ont ratifiée. Prenant acte du nombre de manquements observés au cours de la campagne, les agents chargés du contrôle par l'Etat du port du Mémorandum d'entente de Paris ont décidé de continuer à intensifier leurs efforts en vue de l'application de la convention. Il encourage les autres régimes d'inspection par l'Etat du port à mener des campagnes similaires pour compléter les mécanismes d'application en place.

## **Discussion sur les difficultés liées aux certificats électroniques**

51. Le vice-président du groupe des armateurs explique que son groupe est très favorable aux certificats électroniques, mais s'inquiète de la protection des données personnelles des gens de mer et du besoin de se conformer au règlement de l'UE relatif à la protection des données. Des juristes travaillent sur ces points pour mettre en place la protection nécessaire pour les armateurs, les agences de recrutement et de placement, et d'autres parties concernées.
52. Le vice-président du groupe des gens de mer partage l'avis du vice-président du groupe des armateurs sur les points soulevés. Tout en soutenant globalement le principe de certificats électroniques, il est important de veiller au respect du règlement européen qui entrera bientôt en vigueur. Les certificats électroniques liés au certificat de travail maritime ou à la déclaration de conformité du travail maritime ne suscitent pas d'inquiétudes particulières et peuvent faciliter la mise à jour et la suppression de documents et accélérer les inspections de la part des agents chargés du contrôle par l'Etat du port. Toutefois, si les certificats électroniques doivent concerner d'autres documents, comme la liste d'équipage ou des informations sur les membres de l'équipage, ils pourraient susciter des inquiétudes. A ce propos, il rappelle l'importance de garantir que les certificats électroniques respectent les documents exigés par la convention visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL) et par les *Directives pour l'utilisation des certificats électroniques du Comité de la simplification des formalités* (Comité FAL) de l'OMI.
53. Le président du groupe gouvernemental indique que certains membres de son groupe soutiennent l'utilisation de documents électroniques pour le certificat de travail maritime et les parties I et II de la déclaration de conformité du travail maritime. Toutefois, le texte de la MLC, 2006, ne fait pas référence aux certificats électroniques. Dans la mesure où plusieurs gouvernements émettent déjà de tels certificats et que l'OMI encourage fortement la numérisation de tous les documents présents à bord d'un navire, les effets juridiques de ces certificats dans le cadre de la MLC, 2006, suscitent quelques préoccupations. En outre, certains gouvernements s'inquiètent de savoir si les différentes autorités chargées du contrôle par l'Etat du port accepteront les certificats électroniques, comme les parties I et II de la déclaration de conformité du travail maritime. Enfin, notant que certaines dispositions du code de la MLC, 2006, prévoient d'afficher les documents à bord des navires, il n'est pas

---

sûr qu'il soit possible d'afficher de tels documents de façon électronique. Il espère que la Commission tripartite spéciale répondra à ces préoccupations.

54. Une représentante gouvernementale du Danemark ajoute que son pays a commencé à émettre des certificats électroniques en juin 2016. Avant de le faire, il a contacté l'OMI et a envoyé des informations aux agents chargés du contrôle par l'Etat du port et à l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM). Avant d'émettre des certificats électroniques, les autorités danoises se sont inquiétées de savoir s'ils seraient acceptés pour le contrôle par l'Etat du port. Toutefois, les autorités chargées du contrôle par l'Etat du port se sont montrées progressistes et positives à l'égard des nouveaux certificats, et il n'y a eu aucune immobilisation de navires battant pavillon danois liée à des certificats électroniques.

## **Abandon des gens de mer**

55. Le vice-président du groupe des gens de mer, rappelant l'importance de la base de données OIT/OMI sur les cas signalés d'abandon des gens de mer, souligne que 85 pour cent de tous les cas dans la base de données ont été rapportés par l'ITF. Celle-ci a mené une étude des cas signalés depuis l'entrée en vigueur des amendements de 2014, période au cours de laquelle elle a porté assistance à 688 marins abandonnés sur 55 navires. Un tiers des cas ont débuté avant l'entrée en vigueur des amendements de 2014. Il ajoute que 40 pour cent des cas sont liés à des navires battant pavillon panaméen et que, même si seuls 22 navires sont concernés, il s'agit de 274 marins abandonnés. La zone la plus problématique se situe dans les eaux autour des Emirats arabes unis. A ce propos, l'ITF coopère activement avec les autorités fédérales des transports des Emirats arabes unis qui ont annoncé qu'une nouvelle réglementation exigerait de tous les navires qui se rendent dans des ports émiratis qu'ils disposent d'une assurance pour le rapatriement. Pour ce qui est des nationalités, les gens de mer indiens constituent une proportion importante des marins abandonnés, surtout à cause de la fréquence des cas au Moyen-Orient, ce qui souligne la difficulté d'exercer un contrôle sur les services de recrutement et de placement en Inde. L'étude montre aussi que ce sont les navires transportant des marchandises diverses qui courent le plus de risques d'abandon, même si, récemment, le nombre de cas dans le secteur offshore augmente. Le fait le plus marquant est la durée que les gens de mer passent sur les navires abandonnés ou à attendre d'être payés après leur rapatriement. Il convient donc d'évaluer l'efficacité des amendements de 2014. Sur les 55 cas de navires où des gens de mer ont été abandonnés que l'ITF a signalés au cours de la période, 41 battaient pavillon d'Etats qui ont ratifié la convention et accepté les amendements de 2014, 5 battaient pavillon d'Etats qui ont ratifié la convention, mais qui n'ont pas encore accepté les amendements de 2014 et 9 battaient pavillon d'Etats qui n'ont pas ratifié la convention. Donc, dans la majorité des cas, les navires auraient dû bénéficier de la garantie financière requise en vertu de la norme A2.5.2. Toutefois, sur les 41 navires battant pavillon d'Etats qui ont accepté les amendements de 2014, seuls 22 disposaient de certificats d'assurance valables; pour les 19 cas restants, la plupart ne disposaient d'aucune assurance. La situation révèle le problème de l'application de la part des Etats du pavillon, surtout dans des parties du monde où la convention n'a pas été ratifiée. L'ITF prie donc instamment les Etats du pavillon de veiller à la conformité des navires battant leur pavillon. L'ITF reconnaît la bonne coopération avec le Groupe international des Clubs P&I pour promouvoir de bonnes pratiques et garantir une couverture d'assurance appropriée. En ce qui concerne les cas de longue date, la plupart sont liés aux procédures juridiques en cours qui empêchent le navire d'être vendu au nom de l'équipage ou au fait que les gens de mer n'ont pas été remplacés. L'ITF prie donc instamment les Etats d'accorder la priorité aux droits des gens de mer et d'identifier d'autres solutions que leur maintien à bord. Pour conclure, il est important de reconnaître à la fois les résultats positifs et les difficultés qui naissent un an après l'entrée en vigueur des amendements de 2014. Il est nécessaire d'accroître les contrôles de conformité en exigeant une couverture d'assurance. Au moment de traiter les cas d'abandon, il est essentiel d'accorder toute la priorité à la protection et au bien-être des gens de mer et de leurs familles.

- 
- 56.** Un observateur représentant l'OMI souligne que l'abandon est une situation inhumaine et qu'une solution doit urgemment être trouvée. Lors de la 105<sup>e</sup> session du Comité juridique de l'OMI, en avril 2018, différents documents sur le sujet ont été discutés, y compris un rapport sur la base de données OIT/OMI sur les cas signalés d'abandon des gens de mer et sur l'étude que l'ITF a menée sur les cas signalés d'abandon au cours de l'année passée. L'OMI fait part de son engagement ferme en faveur de la protection des droits des gens de mer dans les cas d'abandon et fait remarquer qu'il revient non seulement aux Etats du pavillon de fournir des informations précises pour la base de données, mais qu'il incombe également aux Etats du port et aux autres parties impliquées d'en faire autant. Il est de la plus haute importance de garder les informations de la base de données à jour afin de résoudre les cas urgents d'abandon. Il importe aussi d'inclure des informations reprenant les organisations compétentes à contacter en cas d'abandon, ainsi que le statut d'assurance des différents bateaux et une liste des Clubs P&I à contacter.
- 57.** Le vice-président du groupe des armateurs remercie le vice-président du groupe des gens de mer pour la présentation et signale que la Chambre internationale de la marine marchande (CIMM), au nom du groupe des armateurs, collabore activement avec l'ITF, l'OIT et l'OMI pour tenter de résoudre les cas signalés dans la base de données OIT/OMI. Il est entièrement d'accord qu'il convient d'accorder la priorité aux situations extrêmement difficiles dans lesquelles se trouvent les gens de mer et leurs familles en cas d'abandon. Il est essentiel de signaler rapidement les cas d'abandon pour leur trouver une solution au plus vite. Par conséquent, il prie instamment toutes les parties informées d'un cas d'abandon de le signaler immédiatement à l'OMI ou à l'OIT pour que le suivi nécessaire puisse se mettre en place. Il faut aussi se réjouir que, depuis la publication du document présenté par les gens de mer, 20 des 55 cas aient été résolus. Il espère que les 11 cas litigieux pour lesquels l'ITF estime que la situation à l'égard d'autres obligations contractuelles doit encore être réglée conformément à la MLC, 2006, et les autres cas en cours seront rapidement résolus. Le cas de longue date du «Bramco 1» soulève toujours des préoccupations. Même si la plupart des membres de l'équipage ont été rapatriés après une période inacceptablement longue, il pense que la situation peut s'apparenter à du travail forcé et demande au Directeur général du BIT de s'enquérir de la situation auprès des autorités compétentes. Il invite également les équipes juridiques du BIT et de l'OMI à examiner les éventuels conflits entre les exigences relatives au personnel à bord contenues dans les règlements des Etats du port et des Etats du pavillon et les prescriptions d'effectif de la MLC, 2006, afin de trouver une éventuelle solution à l'avenir. Le cas du «Bramco 1» restant très compliqué, les différents types de soutien que fournissent des institutions de bien-être et le Wrist Ship Supply (une organisation de fournisseurs de navires) sont particulièrement appréciables.
- 58.** Un représentant gouvernemental de la Chine fait référence aux mesures adoptées pour résoudre le cas du «Bramco 1», y compris le soutien fourni aux gens de mer pour obtenir une aide juridique et être représentés lors du procès. Il note que le navire a subi des réparations et que les propriétaires ont cessé d'approvisionner les gens de mer et de verser leurs salaires. Au cours de cette période, les associations locales les ont aidés en fournissant de l'électricité, de l'eau et autres. Huit marins ont été rapatriés et une action en justice a été menée auprès d'un tribunal local. Trois marins avaient quitté le navire et reçu des indemnités de rapatriement et leurs salaires. Il prie instamment les parties impliquées de respecter les décisions de justice.
- 59.** Une représentante gouvernementale du Panama salue la présentation de la base de données OIT/OMI. S'il n'est pas étonnant que la majorité des cas d'abandon surviennent sur des navires battant pavillon panaméen, le Panama ayant le plus grand registre maritime international, elle fait remarquer que, dans les cas mentionnés, un seul implique un rapatriement depuis le Panama. Les autorités maritimes panaméennes disposent d'une unité spéciale pour s'occuper de ce problème et collaborent avec l'ITF pour résoudre tous les cas de gens de mer abandonnés. Il est important de souligner que le Panama respecte entièrement ses obligations découlant de la MLC, 2006, et consent constamment des efforts pour veiller

---

à ce que tous les navires respectent les différentes prescriptions. Il est gratifiant de noter les remerciements exprimés par des membres d'équipage pour les mesures que les autorités panaméennes ont adoptées.

60. Un représentant gouvernemental des Philippines précise qu'il ne faut pas accorder une importance excessive aux amendements de 2014. La vie des gens de mer et de leurs familles est gravement perturbée en cas d'abandon. Il faut espérer que l'adoption des amendements de 2014 sera efficace pour répondre aux préoccupations soulevées par le rapatriement, les salaires et les inquiétudes vis-à-vis des gens de mer et de leurs familles. Son gouvernement est décidé à maintenir et à renforcer son engagement en faveur de l'application des amendements de 2014, en partenariat avec tous les acteurs concernés.
61. Un observateur représentant l'OMI salue les efforts que plusieurs pays déploient, notamment la réponse apportée aux préoccupations soulevées par le cas du «Bramco 1». Les dernières informations disponibles, remontant à février 2018, indiquent que deux marins ont été rapatriés, mais sans avoir reçu leur salaire, et que le capitaine est toujours sur le navire. Il invite le gouvernement de la Chine à réagir aux informations sur le cas contenues dans la base de données OIT/OMI. Ce cas est en cours depuis maintenant cinq ans, ce qui est beaucoup trop long. Même s'il y a eu une décision de justice, le problème ne semble pas résolu pour autant.
62. Un représentant gouvernemental de la Chine indique que des documents ont été préparés afin de les présenter au Comité juridique de l'OMI.
63. Un porte-parole du groupe des armateurs demande qu'une copie de la présentation du Groupe international des Clubs P&I sur la mise en œuvre des amendements de 2014 à la MLC, 2006, soit annexée au présent rapport à des fins d'information. La présentation est reproduite à l'annexe II.

## **VI. Examen des demandes de consultation en vertu de l'article VII de la MLC, 2006**

64. La présidente note qu'aucune demande de consultation en vertu de l'article VII de la MLC, 2006, n'a été reçue.

## **VII. Propositions d'amendement au code de la MLC, 2006**

65. La commission doit examiner des propositions soumises par le groupe des représentants des gens de mer en vue de modifier la règle 2.1 – Contrat d'engagement maritime, la règle 2.2 – Salaires, la règle 2.5 – Rapatriement, l'annexe A5-I et l'annexe A5-III. Les propositions d'amendement sont reprises dans la partie B.2 du document d'information (STCMLC/2018/1).
66. Le vice-président du groupe des gens de mer, présentant les propositions d'amendement au code, explique que leur intention est de garantir les salaires et autres prestations des gens de mer lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, un marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs. Lorsque ces propositions d'amendement ont été soumises, le nombre d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires semblait diminuer. Néanmoins, ces derniers mois, le nombre de cas serait à nouveau en hausse. Selon les données recueillies par le Bureau maritime international de la Chambre de commerce internationale, il y a eu une recrudescence des actes de piraterie au cours du premier trimestre de 2018 où 61 attaques contre des navires ont eu lieu et, dans 41 cas, les navires ont été abordés. Des armes à feu ont été utilisées dans

---

au moins 29 cas, et 4 cas en Afrique de l'Ouest ont donné lieu à des détournements. Le Bureau maritime international de la Chambre de commerce internationale souligne aussi que le problème de la piraterie le long des côtes africaines reste une menace, puisqu'il a été signalé que des navires ont été poursuivis par des embarcations et ont essuyé des tirs. Plus particulièrement, 100 marins ont été pris en otage au cours du premier trimestre de 2018 et 14 d'entre eux ont été emmenés. Il faut aussi noter qu'une nouvelle version des directives mondiales de lutte contre la piraterie, rédigées par des groupes industriels, est en cours de rédaction, ce qui indique clairement que l'on considère toujours ce phénomène comme un problème majeur. Si de nombreux armateurs continuent de payer les gens de mer lorsqu'ils sont tenus en captivité, il n'existe actuellement aucun mécanisme légal de garantie des salaires et autres prestations lorsque les gens de mer sont retenus en otage à la suite d'actes de piraterie, ce qui engendre de sérieux préjudices pour les marins et leurs familles. La situation ne peut pas continuer. Les amendements proposés au code résolvent le problème en: prévoyant une définition de la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires; empêchant l'annulation ou l'expiration du contrat d'engagement maritime lorsque le marin est tenu en captivité; garantissant les salaires et autres prestations prévus dans ces contrats; et exigeant qu'un dispositif de garantie financière soit mis en place pour veiller effectivement à une telle protection.

67. Le vice-président du groupe des armateurs estime que la protection que recherche le groupe des gens de mer dans ses propositions d'amendement est déjà implicite dans la convention. Il réclame un complément d'information à propos des cas dans lesquels des gens de mer ont été tenus en captivité et n'ont pas reçu leurs salaires et autres prestations, car il n'a pas connaissance de la survenue de tels cas ces dernières années. En cas d'adoption des propositions d'amendement au code, d'autres problèmes surgiraient comme la charge administrative supplémentaire pour les armateurs et la façon dont ces amendements s'appliquent aux navires non couverts par la MLC, 2006.
68. Le président du groupe gouvernemental rappelle que, lors des précédentes réunions, le groupe des armateurs a affirmé que les salaires et autres prestations de gens de mer tenus en captivité continuent d'être versés. Toutefois, il est difficile d'établir si la convention contient un texte précis et sans équivoque réaffirmant ce droit. Un point auquel il convient de s'intéresser est la situation d'un marin dont le contrat d'engagement maritime expire pendant la période de captivité. Il ajoute que, même si les propositions d'amendement à la norme A2.1 et A2.2 sont approuvées, des doutes subsistent au sein du groupe gouvernemental quant à la nécessité d'ajouter un dispositif supplémentaire de garantie financière. En outre, tout en appuyant le principe qui sous-tend les propositions d'amendement au code, le texte proposé soulève de nombreuses inquiétudes. Reste à savoir si le groupe des gens de mer est disposé à examiner d'autres propositions qui peuvent apparaître au cours de la discussion afin d'apaiser leurs préoccupations justifiées.
69. Au cours de la réunion, les membres de la Commission tripartite spéciale ont proposé 37 sous-amendements aux propositions d'amendement soumises par le groupe des gens de mer au code de la MLC, 2006, numérotés D.6 à D.43.
70. Le vice-président du groupe des armateurs signale que le fait que le groupe des armateurs présente des sous-amendements aux propositions d'amendement au code soumises par le groupe des représentants des gens de mer n'exclut nullement sa propre proposition d'adoption de directives en dehors de la MLC, 2006. Les directives proposées ne sont pas retirées du fait de l'examen de sous-amendements aux propositions d'amendement du groupe des gens de mer. Il ajoute également qu'il souhaite soulever un point de procédure à propos de l'amendement D.23 qui, de son point de vue, constitue un amendement à part entière au code et qui aurait donc dû être soumis conformément à la procédure établie au paragraphe 2 de l'article XV de la convention. L'amendement D.23 entend ajouter un nouveau paragraphe 10 à la norme A2.5.2, formulé comme suit: «Nonobstant l'alinéa a) du paragraphe 9 ci-dessus, lorsqu'un marin victime d'abandon est tenu en captivité à bord du

---

navire ou ailleurs à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, son salaire continuera d'être versé pendant la période de captivité, indépendamment de l'expiration de son contrat d'engagement, de la convention collective pertinente ou de la législation de l'Etat du pavillon, pour autant que cette période n'excède pas douze mois à partir de la date à laquelle le marin est considéré comme ayant été abandonné conformément au paragraphe 2 ci-dessus ou jusqu'au décès du marin pendant sa captivité (selon l'événement survenant en premier lieu).»

71. Le vice-président du groupe des gens de mer estime que l'amendement D.23 est une autre solution aux propositions présentées par son groupe relatives aux aspects de la garantie financière liés à la continuité du paiement des salaires des gens de mer lorsqu'ils sont tenus en captivité. Les points couverts sont fort similaires à ceux repris dans les propositions d'amendement soumises par le groupe des gens de mer.

### **Proposition d'amendement au code concernant la règle 2.1 de la MLC, 2006**

72. La discussion qui suit fait référence à la proposition d'amendement au code concernant la règle 2.1 de la MLC, 2006, présentée par le groupe des représentants des gens de mer et aux sous-amendements qui y sont liés, soumis pendant la réunion. La proposition soumise par le groupe des gens de mer, présentée dans la partie B2.1 du document d'information, suggère:

- 1) d'insérer un nouveau paragraphe 1 à la norme A2.1 – Contrat d'engagement maritime:
  1. Aux fins des normes A2.2.1 et A2.2.2, de la directive B2.5.4 et de la présente norme, l'expression:
    - a) «piraterie» s'entend au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (UNCLOS);
    - b) «vols à main armée à l'encontre des navires» désigne tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un Etat, ou tout acte ayant pour but d'inciter à commettre un acte défini ci-dessus ou commis dans l'intention de le faciliter; cette expression couvre l'enlèvement de marins qui sont ensuite détenus à bord du navire ou ailleurs en vue d'obtenir une rançon.
- 2) de renuméroter de «2 à 7» les paragraphes existants de la norme A2.1 et d'insérer un nouveau paragraphe 8 ainsi libellé:
  8. Tout Membre adopte une législation disposant qu'un contrat d'engagement maritime ne peut pas prendre fin lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs.

### **Amendement D.27**

73. Le vice-président du groupe des armateurs, suivant l'avis du Conseiller juridique à propos de l'harmonisation du texte de la convention, retire l'amendement D.27 proposant d'ajouter le mot «et» à la fin de l'alinéa a) du nouveau paragraphe 1.

### **Amendements D.28, D.35 et D.43**

74. Les amendements D.28, D.35 et D.43, soumis respectivement par les représentants des armateurs, les membres gouvernementaux de la Norvège et de Singapour, et les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de la Belgique, de la Bulgarie, du Danemark, de l'Espagne, de la France, de la Grèce, de la Lettonie, de Malte, du Portugal et du Royaume-Uni, proposent tous, à l'alinéa b) du nouveau paragraphe 1 proposé, de supprimer

---

la partie de phrase suivante: «; cette expression couvre l'enlèvement de marins qui sont ensuite détenus à bord du navire ou ailleurs en vue d'obtenir une rançon».

75. Le vice-président du groupe des armateurs, présentant l'amendement D.28, explique que la partie de phrase à supprimer n'est pas présente dans la définition du vol à main armée à l'encontre des navires de la résolution A.1025 (26) de l'OMI qui est reproduite à l'identique dans le nouveau paragraphe proposé. Il est extrêmement important dans les affaires maritimes que les définitions soient harmonisées entre les différents instruments. Il est aussi possible d'inclure la totalité du texte de la partie précise de la résolution de l'OMI en question ou d'y faire référence dans une note de bas de page.
76. Le président du groupe gouvernemental est du même avis et estime que les définitions employées devraient être conformes à celles employées dans la résolution de l'OMI.
77. Le Conseiller juridique fait remarquer que la partie de phrase que l'amendement propose de supprimer n'est pas reprise dans la résolution de l'OMI, mais que la commission peut décider de l'inclure dans le nouveau paragraphe proposé. Toutefois, il estime que cela n'est pas judicieux dans le texte de la convention, telle qu'amendée, de faire référence à la résolution de l'OMI par son numéro qui pourrait changer alors que d'autres résolutions sont adoptées.
78. Le vice-président du groupe des gens de mer pense que, tout en respectant le besoin de cohérence, la formulation d'origine reflète la discussion qui a eu lieu au sein du groupe de travail et veille à ce que le terme «vols à main armée à l'encontre des navires» inclue l'enlèvement. La convention est un instrument d'un statut supérieur à une simple résolution et joue un rôle essentiel dans la protection des droits des gens de mer.
79. Un représentant gouvernemental de la Norvège explique qu'il est important de conserver l'uniformité du langage pour éviter une confusion inutile lorsque des actes illégaux surviennent, surtout compte tenu des enquêtes qui sont menées à leur sujet. Il est nécessaire que les organisations internationales concernées travaillent ensemble. L'OIT a déjà fait preuve d'innovation en incluant le concept de «vols à main armée à l'encontre des navires» dans un instrument contraignant.
80. Le Conseiller juridique rappelle l'avis qu'il avait formulé au Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale en 2017, à savoir que «l'enlèvement s'entend généralement au sens d'enlever une personne et de la retenir en otage sans son consentement, par le recours à la force ou à la fraude, souvent pour obtenir une rançon». Aux termes de l'article 101 de l'UNCLOS, la piraterie consiste en tout acte illégal de violence ou de détention, commis à des fins privées par l'équipage d'un navire, en haute mer, à l'encontre de personnes à bord d'un autre navire, soit en haute mer ou dans un lieu qui ne relève de la juridiction d'aucun Etat. Il semble donc évident que, sur la base de ces définitions, l'enlèvement soit qualifié «d'acte illégal de violence ou de détention», au sens de la disposition pertinente de l'UNCLOS, à condition que tous les autres éléments constitutifs de la piraterie soient aussi présents, et en particulier les suivants: l'acte d'enlèvement doit être «commis à des fins privées», par opposition à des fins politiques; il doit être commis par «l'équipage d'un autre navire», ce qui exclut la mutinerie ou les actes commis par des terroristes à bord du même navire; et il doit être commis «en haute mer ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat», ce qui exclut les actes commis dans les eaux territoriales d'un Etat. Il semble aussi que l'expression «enlèvement des marins» soit largement utilisée dans les publications pertinentes, comme les publications du Bureau maritime international sur la piraterie. Des politiques d'assurance maritime portant sur «l'enlèvement et la rançon» ont aussi été élaborées pour répondre à la nécessité de couvrir les demandes de rançon qui ne sont pas explicitement couvertes par les Clubs P&I, dans la mesure où le mode opératoire des pirates a changé et ne consiste plus en des attaques et pillages de navires, mais en l'abordage de navires pour prendre l'équipage en otage afin d'obtenir une rançon. En conclusion, les actes de piraterie d'aujourd'hui n'impliquent pas l'enlèvement de marins, mais les actes

---

d'enlèvement de marins ne sont pas tous des actes pouvant être qualifiés automatiquement de piraterie. Il ajoute que la définition de la «piraterie» prévue par l'UNCLOS et la définition de «vol à main armée à l'encontre des navires» prévue par la résolution A.1025(26) de l'OMI sont pratiquement identiques, la seule différence étant leur champ d'application géographique. La piraterie couvre les actes illégaux de violence ou de détention commis à des fins privées et à l'encontre de personnes à bord des navires en haute mer ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, alors que le vol à main armée fait référence à des actes illégaux de violence ou de détention commis également à des fins privées, mais uniquement lorsque le navire se trouve dans les eaux territoriales d'un Etat. Par conséquent, l'enlèvement d'un marin peut être qualifié d'acte de piraterie s'il se produit en haute mer ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, et le vol à main armée à l'encontre des navires peut être qualifié comme tel, s'il se produit dans les eaux territoriales d'un Etat côtier.

81. Un observateur représentant l'OMI approuve l'opinion du Conseiller juridique et ajoute que l'OMI soutient le maintien du paiement des salaires des gens de mer lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, ils sont tenus en captivité à bord du navire ou ailleurs.
82. Le vice-président du groupe des gens de mer indique que, compte tenu de l'avis juridique qui précède et de son acceptation par l'OMI, il peut retirer son opposition aux propositions d'amendement.
83. Les amendements D.28, D.35 et D.43 sont adoptés.

#### ***Amendement D.29***

84. L'amendement D.29, soumis par les représentants des armateurs, propose de déplacer le nouveau paragraphe 1 proposé à la fin de la norme A2.1.
85. Le vice-président du groupe des armateurs, présentant l'amendement, rappelle que la norme A2.1 porte sur le contrat d'engagement maritime et qu'il ne semble pas approprié que le premier paragraphe de la norme fasse directement référence à la piraterie et au vol à main armée à l'encontre des navires.
86. Le président du groupe gouvernemental et le vice-président du groupe des gens de mer approuvent l'amendement.
87. L'amendement D.29 est adopté.

#### ***Amendements D.26, D.24, D.25 et D.36***

88. L'amendement D.26, soumis par les représentants des armateurs, propose que, dans le nouveau paragraphe 8 proposé, la partie de phrase «adopte une législation disposant qu'un contrat d'engagement maritime ne peut pas prendre fin» soit remplacée par «exige qu'un contrat d'engagement maritime ne puisse pas prendre fin». L'amendement D.24, soumis par les représentants des armateurs, propose que, dans le nouveau paragraphe 8 proposé, l'expression «ne peut pas prendre fin» soit remplacée par «devra être considéré comme restant valable». L'amendement D.25, soumis par les représentants des armateurs, propose, à la fin du nouveau paragraphe 8 proposé, d'ajouter la partie de phrase suivante: «, indépendamment du fait que la date fixée pour son échéance soit passée ou que l'une ou l'autre partie ait notifié sa résiliation».
89. L'amendement D.36, soumis par les membres gouvernementaux de la Grèce et de la Norvège, propose, dans le nouveau paragraphe 8 proposé, de remplacer les mots «adopte

---

une législation disposant» par «veille à ce que sa législation ou les conventions collectives pertinentes applicables prévoient des dispositions appropriées établissant».

90. Le vice-président du groupe des armateurs, présentant les amendements D.26, D.24 et D.25 comme un tout, explique que l'utilisation du terme «exige» signifie que des moyens autres que la législation peuvent être employés, permettant ainsi une plus grande souplesse au niveau de l'application. Les deux autres amendements sont destinés à garantir que le contrat d'engagement maritime est réputé conserver sa validité pendant la période de captivité, indépendamment de sa date d'expiration normale.
91. Une représentante gouvernementale de la Grèce, présentant l'amendement D.36, explique que son objectif est d'apporter une valeur ajoutée par l'inclusion d'une référence aux conventions collectives. Toutefois, elle est disposée à retirer l'amendement s'il se dégage un consensus sur l'utilisation du terme «exige» qui est aussi plus large que celui du texte actuel.
92. Le vice-président du groupe des gens de mer dit préférer les termes de la proposition initiale soumise par les représentants de son groupe et surtout l'obligation d'adopter une législation. Il est important de noter que le contrat d'engagement maritime peut être suspendu ou résilié pendant la période de captivité pour des raisons qui ne sont pas liées aux actes de piraterie ou aux vols à main armée. Il est donc nécessaire que la législation prévienne l'obligation que les contrats ne puissent pas prendre fin ou être résiliés pendant de telles périodes puisqu'il s'agit de l'unique façon de garantir que les gens de mer qui se retrouvent dans de telles situations disposent des voies de recours nécessaires.
93. Le président du groupe gouvernemental indique qu'aucun avis ferme n'a été émis au sein du groupe à propos des quatre sous-amendements qui pourraient être renvoyés en comité de rédaction pour qu'il trouve la formulation la plus appropriée. Une question se pose à propos du besoin d'éviter que le texte proposé soit en conflit avec l'une des dispositions de l'article IV de la convention.
94. Le vice-président du groupe des armateurs reconnaît que l'amendement D.36 pourrait aussi être acceptable, même s'il estime que le terme «exige» offre la garantie que les gens de mer seront en mesure de contester toute suspension ou résiliation du contrat d'engagement lors de la période de captivité. Les méthodes de mise en œuvre et de respect de la convention sont déjà précisées à l'article V.
95. Un représentant gouvernemental de l'Allemagne demande ce qui est précisément couvert par l'interdiction qu'il soit mis fin au contrat d'engagement ou qu'il arrive à échéance pendant la période de la captivité. Par exemple, cela couvrirait-il le licenciement pour raisons économiques? Serait-il également possible pour l'armateur de donner un préavis de licenciement pendant la période de captivité pour qu'il survienne à la libération du marin?
96. Le Conseiller juridique indique que les amendements proposés signifient que le contrat d'engagement maritime ne peut prendre fin pendant la période de captivité, pour quelque raison que ce soit.
97. Les amendements D.26, D.24, D.25 et D.36 sont adoptés et renvoyés au comité de rédaction.

### **Proposition d'amendement au code concernant la règle 2.2 de la MLC, 2006**

98. La discussion qui suit fait référence à la proposition d'amendement au code concernant la règle 2.2 de la MLC, 2006, présentée par le groupe des représentants des gens de mer et aux sous-amendements qui y sont liés, soumis pendant la réunion. La proposition soumise par le

---

groupe des gens de mer, présentée dans la partie B2.1 du document d'information, propose de:

- a) remplacer le titre «Norme A2.2 – Salaires» par «Norme A2.2.1 – Salaires»;
- b) insérer deux nouveaux paragraphes:

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

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

- c) insérer une nouvelle norme «A2.2.2 – Sécurité financière» comportant les paragraphes suivants:

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

### **Amendements D.6 et D.37**

- 99.** L'amendement D.6, soumis par les représentants des armateurs, propose de supprimer le nouveau paragraphe 7 de la norme A2.2.
- 100.** Le vice-président du groupe des armateurs, présentant l'amendement D.6, fait remarquer que, conformément aux amendements approuvés à la norme A2.1, il a déjà été établi que le contrat d'engagement maritime ne prendra pas fin ni ne sera résilié. Il n'est pas nécessaire de répéter l'obligation en des termes différents. Le nouveau paragraphe 7 proposé ajoute des détails inutiles au principe général, et le danger de fournir plus de détails est d'exclure involontairement des questions importantes.
- 101.** L'amendement D.37, soumis par les membres gouvernementaux de la Grèce et de la Norvège, propose d'ajouter à la fin du nouveau paragraphe 7 proposé les termes «*conformément à la législation nationale applicable*».
- 102.** Une représentante gouvernementale de la Grèce, présentant l'amendement D.37, déclare que son objectif est de tenir compte des points soulevés au cours de la discussion du groupe de travail à propos de la législation applicable pour déterminer le décès d'un marin tenu en captivité puisque, en fonction du cas et des dispositions juridiques spécifiques, le droit qui peut s'appliquer est celui de l'Etat du pavillon, du pays dont le marin est un ressortissant ou du pays dans lequel sa mort survient.
- 103.** Le vice-président du groupe des gens de mer s'oppose à l'amendement D.6. L'objectif de ce nouveau paragraphe est d'énoncer clairement que les salaires et autres prestations des gens de mer tenus en captivité doivent continuer d'être versés, que ceux-ci aient été fixés dans le contrat d'engagement maritime, dans la convention collective pertinente ou dans la législation nationale applicable. Il est important que les droits des gens de mer soient reconnus de façon détaillée, car l'expérience montre que des difficultés peuvent survenir dans la pratique. Le nouveau paragraphe proposé est un compromis destiné à tenir compte de la longue discussion qui a eu lieu sur ce point au sein du groupe de travail. Son groupe peut accepter l'amendement D.37 qui entend principalement préciser quelle législation s'applique pour déterminer le moment du décès.
- 104.** Le président du groupe gouvernemental ne soutient pas la suppression du nouveau paragraphe proposé. Toutefois, son groupe soutient l'amendement D.37 qui améliore le nouveau paragraphe et couvre une question qui n'a pas été entièrement résolue par le groupe de travail.
- 105.** Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni estime que le nouveau paragraphe proposé est nécessaire, sinon il serait par exemple possible que le contrat d'engagement maritime contienne une clause spécifiant que les salaires ne sont pas versés en cas de captivité. Un représentant gouvernemental de la Norvège ajoute qu'il faut préciser qu'il doit y avoir une législation nationale relative à la détermination du moment du décès du marin. Toutefois, la législation nationale applicable dépendra des circonstances de chaque cas. Les

---

représentants gouvernementaux de la Grèce et de la République de Corée soutiennent également le maintien du nouveau paragraphe 7.

106. Un représentant gouvernemental des Bahamas, faisant référence à l'amendement D.37, estime que le texte devrait être renvoyé en comité de rédaction, car la formulation actuelle ne permet pas de déterminer clairement à quoi elle fait référence.
107. Le vice-président du groupe des armateurs retire l'amendement D.6.
108. L'amendement D.37 est adopté et renvoyé au comité de rédaction.

### **Amendements D.7, D.42 et D.34**

109. Les amendements D.7, soumis par les représentants des armateurs, D.42, soumis par les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de la Belgique, de la Bulgarie, du Danemark, de l'Espagne, de la France, de la Grèce, de la Lettonie, de Malte, du Portugal et du Royaume-Uni, et D.34, soumis par les membres gouvernementaux de la Norvège et de Singapour, proposent tous de supprimer le nouveau paragraphe 8 proposé à la norme A2.2.
110. Le vice-président du groupe des armateurs, présentant l'amendement D.7, explique que le nouveau paragraphe est inutile, inapproprié et disproportionné dans le contexte des amendements en cours de discussion. L'inclusion d'une obligation relative à une garantie financière ne sera pas soutenue par le groupe des armateurs.
111. Le président du groupe gouvernemental souligne qu'il n'est pas nécessaire d'ajouter une obligation de garantie financière telle que suggérée dans le nouveau paragraphe proposé. La garantie financière obligatoire pour le rapatriement est déjà incluse dans la convention et pourrait aussi s'appliquer dans le cas de gens de mer tenus en captivité. Il existe donc déjà une protection des salaires des gens de mer tenus en captivité, et aucune autre disposition n'est nécessaire. Un représentant gouvernemental de la Bulgarie explique que l'addition du nouveau paragraphe 7 à la norme A2.2, garantissant que les contrats d'engagement maritime continuent d'avoir effet et que les salaires des gens de mer continuent d'être versés, en plus de la garantie financière qui existe déjà pour le rapatriement et les prestations de santé, implique que les gens de mer bénéficient déjà d'une grande protection.
112. Le vice-président du groupe des gens de mer, tout en prenant acte de la position du groupe des armateurs, souligne qu'il n'a toujours pas été répondu à la question de savoir qui doit payer les gens de mer tenus en captivité si l'armateur ne satisfait pas à ses obligations. Il n'est pas clair de déterminer si les dispositions relatives à la garantie financière de la norme A2.5.2, censée couvrir les cas d'abandon, s'appliqueraient si les gens de mer sont tenus en captivité à la suite d'un acte de piraterie ou d'un vol à main armée. Le nouveau paragraphe est important pour protéger les gens de mer et leurs familles dans le cas où les armateurs ne continuent pas de verser leurs salaires pour diverses raisons, y compris leur insolvabilité.
113. Un représentant gouvernemental de la République de Corée, faisant référence aux déclarations rapportées aux paragraphes 385 à 388 du rapport de la première réunion de la Commission tripartite spéciale, déclare que, pour lui, la norme A2.5 couvre également les cas où les gens de mer sont abandonnés après leur libération par des pirates. Il ajoute que, lors de la première réunion de la commission, un représentant du Groupe international des Clubs P&I a confirmé ce point de vue. Il croit également comprendre que la protection couvre l'incapacité de longue durée ou le décès des gens de mer dans de telles circonstances. Il demande confirmation au Conseiller juridique.

- 
- 114.** Le Conseiller juridique indique que les dispositions concernant la garantie financière reprises à la norme A2.5.2 couvrent les cas d'abandon, c'est-à-dire lorsque les armateurs rompent unilatéralement leurs liens avec les gens de mer. Conformément au paragraphe 2 c) de la norme A2.5.2, une période d'abandon d'au moins deux mois est nécessaire pour déclencher le dispositif de garantie financière et, en vertu de paragraphe 9, le montant dû ne doit excéder quatre mois de salaire et d'autres prestations. Compte tenu de ces conditions spécifiques, les dispositions relatives à la garantie financière peuvent donc couvrir les salaires non versés lorsque les gens de mer sont tenus en captivité à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires.
- 115.** Le vice-président du groupe des gens de mer conclut que, sans autres dispositions relatives à la garantie financière, les gens de mer qui sont abandonnés alors qu'ils sont tenus en captivité ne seraient pas payés les deux premiers mois et ne recevraient leurs salaires que pour une durée maximale de quatre mois. Malheureusement, ils peuvent être détenus pendant de plus longues périodes. En outre, il reste aussi à déterminer s'ils auraient droit au rapatriement après la période de captivité.
- 116.** Un représentant gouvernemental de la Norvège demande aux gens de mer quels avantages ils attendent du nouveau paragraphe proposé sachant que la validité du contrat d'engagement maritime se prolonge en cas de captivité, qu'il ne peut être mis fin au contrat et que les salaires continuent d'être versés, et que tous les droits des gens de mer prévus par la MLC, 2006, continuent d'être applicables. Si la principale préoccupation est l'insolvabilité de l'armateur, ces situations sont couvertes par les dispositions relatives au rapatriement. Toutefois, la faillite des armateurs fait intervenir différentes réglementations qui n'entrent pas dans le champ d'application de la MLC, 2006. Une représentante gouvernementale du Panama partage l'avis que les normes A2.1 et A2.2 apportent suffisamment de garanties quant aux droits des gens de mer et qu'il n'est pas approprié de prévoir une garantie financière supplémentaire pour les cas d'actes de piraterie et de vols à main armée.
- 117.** Le vice-président du groupe des armateurs, en réponse à une demande de clarification, estime que le nouveau paragraphe proposé est disproportionné parce qu'il s'appliquerait à tous les navires commerciaux, indépendamment de la région dans laquelle ils opèrent, y compris, par exemple, aux ferries qui traversent la Manche pour lesquels les risques de piraterie sont minimes. Le point dont il est question n'est pas lié à l'insolvabilité des armateurs. Le paiement continu des salaires des gens de mer alors qu'ils sont tenus en captivité suppose que la relation de travail est maintenue. Toutefois, il est intéressant de noter que les gens de mer n'ont encore fourni aucun exemple de marins qui n'ont pas été payés pendant des périodes de captivité après l'adoption des amendements de 2014 et de 2016 à la MLC, 2006.
- 118.** Le vice-président du groupe des gens de mer rappelle que l'équipage du «MV Iceberg 1» a été victime d'un abandon alors qu'il était en captivité. Les statistiques indiquent une hausse des actes de piraterie, surtout le long des côtes occidentales de l'Afrique et dans l'océan Indien. En outre, l'ITF a relevé que les salaires impayés aux gens de mer s'élèvent à plusieurs millions de dollars. Il convient de couvrir tout imprévu.
- 119.** Le vice-président du groupe des armateurs répond que le cas du «MV Iceberg 1» remonte à 2010, donc avant que la MLC, 2006, ne soit largement ratifiée. Aujourd'hui que la convention est appliquée dans une grande mesure, le non-versement des salaires des gens de mer peut conduire à l'arraisonnement du navire par l'Etat du port ou du pavillon.
- 120.** Un représentant gouvernemental de la Norvège signale qu'il ne faut pas perdre de vue la différence entre abandon et captivité. La MLC, 2006, a été conçue pour couvrir les cas où les salaires des gens de mer n'étaient pas versés, et il est veillé à son respect par des inspections, des actions en justice et un droit de privilège sur les navires dans le cadre duquel les salaires des gens de mer bénéficient de la plus grande priorité. Les dispositions sur

---

l'abandon des gens de mer, introduites par les amendements de 2014, sont désormais en vigueur et commencent à être appliquées.

121. Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni estime que, si les situations de captivité résultant d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires ne sont pas couvertes par le dispositif de la garantie financière lié à l'abandon des navires, il peut être nécessaire d'établir un système distinct. Il ajoute que la priorité n'est pas toujours accordée aux demandes des gens de mer lors de l'exercice du droit de privilège sur le navire et que, si ce dernier est détenu par des pirates, il pourrait bien ne rien y avoir à vendre pour satisfaire les requêtes émises.
122. Le président du groupe gouvernemental, constatant les deux positions contradictoires, attire l'attention sur l'amendement D.23 qui propose une autre solution qui pourrait être adoptée s'il n'est pas possible d'arriver à un consensus à propos des autres propositions. Un représentant gouvernemental de la Barbade ajoute que l'amendement D.23 propose un plafond de douze mois. Il estime qu'il est très difficile d'envisager une garantie financière illimitée.
123. Le vice-président du groupe des gens de mer, rappelant l'avis du Conseiller juridique selon lequel les dispositions relatives à la garantie financière en cas d'abandon des gens de mer couvrent également, sous certaines conditions et dans certaines limites, les cas des gens de mer abandonnés alors qu'ils sont tenus en captivité à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, et compte tenu de la discussion, indique qu'il accepte de retirer les propositions faites par son groupe en ce qui concerne la garantie financière en faveur d'un examen de l'amendement D.23.
124. Il en est décidé ainsi. Les amendements D.7, D.42 et D.34 sont par conséquent retirés.

### **Amendement D.23**

125. L'amendement D.23, soumis par les membres gouvernementaux des Iles Marshall, du Libéria et du Royaume-Uni, propose d'ajouter le nouveau paragraphe 10 suivant à la norme A2.5.2: «Nonobstant l'alinéa a) du paragraphe 9 ci-dessus, lorsqu'un marin victime d'abandon est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, son salaire continuera d'être versé pendant la période de captivité, indépendamment de l'expiration de son contrat d'engagement, de la convention collective pertinente ou de la législation de l'Etat du pavillon, pour autant que cette période n'excède pas douze mois à partir de la date à laquelle le marin est considéré comme ayant été abandonné conformément au paragraphe 2 ci-dessus ou jusqu'au décès du marin pendant sa captivité (selon l'événement survenant en premier lieu).»
126. Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni, présentant l'amendement D.23, indique qu'il s'agit d'une proposition indépendante offrant une approche différente du problème si aucun consensus ne peut se dégager à propos des autres propositions liées à la garantie financière. Même si la proposition implique des coûts, ils sont limités à douze mois. Il serait intéressant d'examiner la proposition dans le cadre des dispositions relatives à l'abandon qui ne couvrent pas vraiment la captivité résultant d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires.
127. Le vice-président du groupe des armateurs soulève des problèmes de procédure à propos de l'amendement D.23 qu'il considère comme une nouvelle proposition d'amendement au code qui aurait dû être soumise conformément aux procédures établies au paragraphe 2 de l'article XV de la convention et transmise aux mandants en application du paragraphe 3 du même article. Même s'il porte sur des thèmes qui peuvent être reliés à ceux qui sont actuellement discutés, cet argument peut s'appliquer à tous les amendements de toutes les

---

dispositions de la convention qui sont tous reliés entre eux d'une façon ou d'une autre. Il ne s'agit pas d'un sous-amendement des propositions soumises dans le respect de la procédure. En outre, la formulation du paragraphe soulève aussi de graves préoccupations pour les armateurs.

- 128.** Le vice-président du groupe des gens de mer estime que l'amendement offre un moyen de fournir aux gens de mer la protection qu'ils recherchent sans ajouter de dispositif supplémentaire de garantie financière. Il reconnaît que le texte doit être retouché, mais il accepte de retirer les autres propositions soumises par les gens de mer à propos de la garantie financière à la condition que l'amendement D.23 soit examiné.
- 129.** Le président du groupe gouvernemental, faisant remarquer que l'intention de l'amendement est d'offrir une solution de repli, explique que la limite de temps a été incluse en tant que compromis. Toutefois, plusieurs membres du groupe gouvernemental ne soutiennent pas l'amendement pour des raisons liées au fond, alors que d'autres évoquent des problèmes de procédure.
- 130.** Un représentant gouvernemental de la Norvège partage le point de vue du groupe des armateurs à propos des problèmes de procédure. Quant au fond, l'amendement D.23 réduit le problème de la garantie financière à une question d'abandon des gens de mer. Bien qu'il aurait aimé parvenir à un compromis, il craint que celui-ci ne soit difficile à atteindre.
- 131.** Le Conseiller juridique, pour ce qui est de la recevabilité de l'amendement D.23, explique que, au moment de traiter les amendements, il a été décidé qu'il ne revenait pas au Bureau de décider de sa recevabilité, décision que la commission doit elle-même prendre. L'ambivalence est liée au fait que, même si l'amendement proposé n'est pas lié à l'une des propositions soumises par le groupe des gens de mer, il est directement et clairement lié au sujet actuellement discuté. Conformément au règlement de la Commission tripartite spéciale et à l'article XV de la convention, il ressort clairement que la commission jouit d'une certaine latitude et de souplesse dans la façon dont elle souhaite organiser l'examen des amendements. Par exemple, le paragraphe 4 de l'article XV de la convention prévoit uniquement que «la proposition est transmise à la commission pour examen dans le cadre d'une réunion». La commission étant en réunion, elle peut donc décider d'examiner la proposition si elle estime qu'elle offre une issue, ou elle peut estimer que la proposition va trop loin et ne doit donc pas être examinée.
- 132.** Un représentant gouvernemental de l'Espagne met en garde contre toute confusion si une distinction nette n'est pas établie entre l'abandon des gens de mer et leur captivité. La période proposée de douze mois pose aussi beaucoup de problèmes. Le décès d'un marin tenu en captivité peut survenir à n'importe quel moment de la période de captivité, et il peut s'avérer très compliqué d'établir avec certitude le moment du décès. Certains éléments de la proposition pourraient être inclus dans un principe directeur. Un représentant gouvernemental de la Chine estime que, surtout compte tenu de l'ampleur de l'industrie maritime dans son pays, il est nécessaire de suivre les procédures appropriées pour être en mesure de contacter les organisations d'armateurs et de gens de mer concernées. De plus, certains éléments de la proposition d'amendement semblent aller plus loin que la portée des propositions soumises par le groupe des gens de mer. Il n'est par conséquent pas disposé à discuter de l'amendement. Une représentante gouvernementale du Panama partage l'avis que la proposition n'a pas été correctement soumise pour être examinée en consultation avec les partenaires sociaux. Par ailleurs, une partie de la proposition est déjà couverte par la norme A2.5.2. Un représentant gouvernemental de Singapour estime également qu'il faut plus de temps pour pouvoir consulter les partenaires sociaux sur le fond de l'amendement. Une représentante gouvernementale du Danemark note que la proposition d'amendement mélange différents thèmes. Le point dont il est actuellement question porte sur le maintien du versement des salaires et non sur la garantie financière. En outre, la limite de temps est arbitraire. Quant à la procédure, il est aussi difficile d'accepter la proposition d'amendement.

---

Les représentants gouvernementaux de la Belgique, de la Bulgarie et des Pays-Bas partagent l'avis du gouvernement du Danemark.

- 133.** Un représentant gouvernemental des Philippines pense que la proposition ne devrait pas être considérée seule, mais bien comme un sous-amendement à la recherche d'une solution à la situation d'abandon qui s'apparente à une situation où les gens de mer, tenus en captivité par des pirates ou des voleurs armés, ne sont pas payés pendant deux mois. Le paragraphe 2 c) de la norme A2.5.2 se prête à des situations où l'abandon couvre une situation de captivité. Un représentant gouvernemental du Portugal estime qu'il est important d'inclure un texte faisant référence au problème de la piraterie et des vols à main armée à la norme A2.5.2.
- 134.** Le vice-président du groupe des armateurs déclare que les armateurs s'inquiètent aussi de la charge administrative supplémentaire qu'impliqueraient d'autres dispositifs de garantie financière. Le coût n'est pas uniquement lié au prix de l'assurance, mais aussi à celui de sa gestion.
- 135.** Le vice-président du groupe des gens de mer, tout en remerciant les soutiens exprimés, constate que le niveau d'adhésion pour l'amendement D.23 n'est pas suffisant. Son groupe devra accepter que le dispositif normal relatif à l'abandon s'applique dans le cas de gens de mer tenus en captivité à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires.
- 136.** L'amendement D.23 est retiré.
- 137.** Compte tenu de la discussion à propos de l'amendement D.23 et du retrait des propositions soumises par les gens de mer relatives au dispositif de garantie financière, les amendements D.9 à D.18, D.5, D.8, D.20, D.39, D.31, D.19, D.40, D.30, D.22, D.41 et D.32 ne sont pas examinés et sont retirés.

### **Proposition d'amendement au code concernant la règle 2.5 de la MLC, 2006**

- 138.** La discussion qui suit fait référence à la proposition d'amendement au code concernant la règle 2.5 de la MLC, 2006, présentée par le groupe des représentants des gens de mer, et aux sous-amendements qui y sont liés, soumis pendant la réunion. La proposition soumise par le groupe des gens de mer, présentée dans la partie B2.1 du document d'information, propose d'insérer un nouveau principe directeur B2.5.4 – Piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires, libellé comme suit:

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

### **Amendement D.4**

- 139.** L'amendement D.4, soumis par les représentants des armateurs, propose de supprimer le nouveau principe directeur B2.5.4.
- 140.** Le vice-président du groupe des armateurs, présentant l'amendement, explique qu'il a déjà été décidé que le contrat d'engagement maritime continuera de rester en vigueur, ce qui implique que les gens de mer continueront également d'être couverts par leur droit au rapatriement.

- 
- 141.** Le vice-président du groupe des gens de mer rappelle que certaines juridictions imposent un délai aux gens de mer pour faire valoir leur rapatriement. Le paragraphe 8 du principe directeur B2.5.1 prévoit cette situation en stipulant que le droit au rapatriement peut expirer si le marin intéressé ne le revendique pas dans un délai raisonnable. Toutefois, des gens de mer tenus en captivité ne seront pas en position de revendiquer un tel droit, et les dispositions actuelles de la convention n'envisagent pas les situations de captivité.
- 142.** Le président du groupe gouvernemental déclare que son groupe n'a pas d'idées bien arrêtées sur la proposition d'amendement et espère que les partenaires sociaux parviendront à un accord.
- 143.** Le vice-président du groupe des armateurs estime que, puisqu'il a déjà été convenu que le contrat d'engagement maritime, qui contient un droit au rapatriement, ne peut pas expirer ni être résilié pendant la période au cours de laquelle le marin est tenu en captivité, il n'y a aucun danger que le paragraphe 8 s'applique dans de telles circonstances. Le paragraphe 8 couvre d'autres situations, comme le cas de gens de mer qui prennent un long congé dans un pays avant de réclamer le rapatriement.
- 144.** Le vice-président du groupe des gens de mer pense qu'il serait utile que le Conseiller juridique confirme que le délai dont il est fait mention au paragraphe 8 ne s'applique pas en cas de captivité à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires.
- 145.** Le Conseiller juridique fait remarquer que, en vertu du paragraphe 8 du principe directeur B2.5.1, un délai peut être imposé à l'exercice du droit au rapatriement qui est dû dans des circonstances normales. L'amendement soumis par le groupe des représentants des gens de mer propose d'ajouter un nouveau principe directeur B2.5.4 pour s'assurer que, nonobstant les dispositions du paragraphe 8 du principe directeur B2.5.1, le droit au rapatriement ne peut expirer lorsque le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires. En réponse à une autre question du vice-président du groupe des armateurs pour déterminer s'il existe une faille au niveau de la couverture qui nécessiterait un amendement, le Conseiller juridique indique qu'un tel amendement peut apporter une valeur ajoutée. Il peut être inclus à un nouveau principe directeur ou en ajoutant du texte au paragraphe 8 du principe directeur B2.5.1.
- 146.** Le vice-président du groupe des armateurs, tenant compte de l'avis du Conseiller juridique, accepte l'amendement soumis par le groupe des représentants des gens de mer et propose qu'il soit examiné par le comité de rédaction pour qu'il détermine où il convient d'ajouter le texte. Il retire l'amendement D.4.

## **Comité de rédaction**

- 147.** Les autres questions liées au libellé des règles 2.1, 2.2 et 2.5 sont renvoyées au comité de rédaction.
- 148.** Le texte proposé par le comité de rédaction, comportant d'autres amendements mineurs, est adopté.
- 149.** Le vice-président du groupe des armateurs souhaite signaler que, alors que le bureau de la commission a décidé que le comité de rédaction se composerait de deux membres du groupe gouvernemental, de deux membres du groupe des représentants des armateurs et de deux membres du groupe des représentants des gens de mer, certaines personnes ont tenté de participer à la réunion en tant qu'observateurs ou conseillers. Pour le bon fonctionnement du comité de rédaction, il est important que sa composition se limite à un petit nombre de

---

personnes, conformément à la décision du bureau de la commission. A l'issue de la discussion, le bureau de la commission décide que, si le comité de rédaction doit à nouveau se réunir, sa composition sera limitée à deux membres par groupe, plus deux observateurs par groupe qui ne participeront pas aux travaux mais qui pourront en tirer de l'expérience.

150. La présidente prend acte de la décision du bureau de la commission de revoir sa précédente décision afin que la composition du comité de rédaction, s'il doit se réunir à nouveau, compte deux membres et deux observateurs par groupe.

### **Vote de la Commission tripartite spéciale sur les trois propositions d'amendement au code concernant les règles 2.1, 2.2 et 2.5 de la MLC, 2006**

151. Un représentant du Bureau du Conseiller juridique indique que la procédure de vote sur les trois propositions d'amendement au code concernant les règles 2.1, 2.2 et 2.5 de la MLC, 2006, telle qu'amendée par la Commission tripartite spéciale est régie par les dispositions du paragraphe 4 de l'article XV de la MLC, 2006, qui précise qu'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.» Les votes doivent être pondérés comme le prévoit le paragraphe 4 de l'article XIII de la convention. Il ajoute que seuls les représentants titulaires ou les conseillers remplaçant les représentants titulaires sont autorisés à voter et, pour ce qui est des représentants gouvernementaux, seuls deux représentants des Etats Membres qui ont ratifié la MLC, 2006, et qui n'ont pas perdu leur droit de vote en application de l'article 12 du règlement de la Commission tripartite spéciale sont autorisés à voter. A ce propos, il fait remarquer que deux gouvernements ont perdu leur droit de vote.
152. Il est procédé à un vote par appel nominal sur les propositions d'amendement au code concernant les règles 2.1, 2.2 et 2.5 de la MLC, 2006, qui figurent en annexe III. Quarante-cinq des 86 Etats Membres ayant ratifié la MLC, 2006, sont représentés à la réunion, soit le quorum requis.
153. Les votes sont pondérés selon la formule prévue, ce qui donne 1 580 voix pour l'adoption des amendements et aucune voix contre. Il y a eu 40 abstentions. La majorité des deux tiers requise (1 053 voix) est atteinte. Sur 82 membres gouvernementaux, 76 ont voté en faveur des amendements, comme les cinq représentants des armateurs et les cinq représentants des gens de mer. Les votes pour les amendements dans chacun des trois groupes représentent au moins la moitié de leurs voix admissibles, comme exigé. Les amendements proposés au code concernant les règles 2.1, 2.2 et 2.5 de la MLC, 2006, sont par conséquent adoptés.
154. Un représentant gouvernemental du Chili explique que, un nouveau gouvernement se mettant actuellement en place dans son pays, il ne lui a pas été possible d'obtenir d'instructions précises quant aux votes, raison pour laquelle la délégation chilienne s'est abstenue.
155. Un représentant gouvernemental du Japon estime qu'il est très important de remédier aux problèmes liés à la situation des gens de mer victimes d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires. De plus, le contenu final des amendements au code, résultat de discussions productives au sein de la commission, est acceptable. Toutefois, la délégation

---

japonaise n'a pas eu suffisamment de temps pour analyser la législation nationale et s'est donc abstenue.

156. Le vice-président du groupe des armateurs déclare que, compte tenu de l'adoption par la commission des amendements au code concernant les règles 2.1, 2.2 et 2.5 de la MLC, 2006, le groupe des armateurs retire sa proposition de directives en dehors de la MLC, 2006.

## **VIII. Examen des normes internationales du travail relatives au secteur maritime**

157. Le Conseil d'administration, à sa 326<sup>e</sup> session (mars 2016), sous les conseils du Groupe de travail tripartite du mécanisme d'examen des normes (MEN), a décidé de renvoyer les instruments du travail maritime à la Commission tripartite spéciale qui en fera une analyse approfondie et fera rapport au Conseil d'administration <sup>1</sup>.

158. La secrétaire générale explique le contexte de la décision du Conseil d'administration de renvoyer 68 instruments du travail maritime à la commission pour examen. Elle rappelle que, dans l'optique de préparer le centenaire de l'OIT en 2019, le Directeur général a lancé sept initiatives du centenaire, dont l'initiative sur les normes qui a pour objectif d'améliorer la pertinence des normes internationales du travail par l'application d'un mécanisme d'examen des normes et de consolider le consensus tripartite sur un système de contrôle faisant autorité. Dans ce contexte, le Conseil d'administration a créé le Groupe de travail tripartite du MEN dont la mission est de s'assurer que l'OIT dispose d'un corpus de normes internationales du travail solide, clairement défini et à jour, lui permettant de répondre aux mutations du monde du travail, de protéger les travailleurs et de tenir compte des besoins des entreprises durables. En ce qui concerne le MEN, elle signale qu'il s'agit de la cinquième fois qu'un examen si exhaustif du corpus des normes de l'OIT est mené. La dernière initiative de ce type a été menée par le Groupe de travail Cartier qui a revu les instruments adoptés jusqu'en 1985. L'examen actuel démarre donc là où le dernier s'est arrêté et porte sur les instruments adoptés de 1985 à 2000 dans la mesure où les instruments adoptés à partir de 2000 ont été automatiquement considérés comme étant à jour. Il entend également compléter les «parties inachevées» de l'examen précédent et couvre donc plusieurs instruments plus anciens qui ont été classés dans la catégorie des instruments dépassés, mais dont le statut a été laissé en suspens, car il n'est possible d'abroger des conventions que depuis l'entrée en vigueur, en 2015, de l'Instrument d'amendement de 1997 à la Constitution de l'OIT. Les deux principes du processus actuel d'examen sont: premièrement, il ne doit pas créer de failles au niveau de la protection et, lorsque de telles failles sont identifiées, il convient de les porter à l'attention du Conseil d'administration pour qu'il y apporte le suivi voulu; et, deuxièmement, l'examen doit conduire à des résultats concrets, sous la forme d'identification d'actions de suivi pratiques et assorties de délai pour toutes les recommandations. Lorsqu'il a adopté son programme de travail, le Groupe de travail du MEN a recommandé de renvoyer 68 instruments maritimes à la Commission tripartite spéciale. Cet examen est particulièrement pertinent puisque 66 des 68 instruments en question ont fait l'objet d'une consolidation dans le cadre de la MLC, 2006, et, de ce fait, toutes les conventions concernées ne peuvent plus être ratifiées. Il est évident que, de ce point de vue et grâce à la MLC, 2006, le secteur maritime de l'OIT est tourné vers l'avenir. En effet, l'OIT tout entière suit de près les enseignements à tirer de la consolidation des instruments du travail maritime et s'en inspire. La commission est donc invitée à classer les instruments à revoir dans différentes catégories selon qu'ils soient à jour, qu'ils appellent de nouvelles initiatives pour préserver leur pertinence actuelle et future, ou qu'il s'agisse d'instruments dépassés; elle est aussi priée d'identifier les possibles failles en matière de

<sup>1</sup> [Document GB.326/LILS/3/2](#).

---

protection et les mesures de suivi concrètes assorties de délais de mise en œuvre. En consultation avec le bureau de la commission, il a été décidé d'organiser l'examen en deux étapes, la réunion actuelle se concentrant sur un premier groupe de 34 instruments, l'examen du second groupe de 34 instruments étant prévu pour la prochaine session.

- 159.** Le Conseiller juridique rappelle que l'abrogation des conventions internationales du travail obsolètes n'est possible à l'OIT que depuis l'entrée en vigueur, en octobre 2015, de l'amendement constitutionnel de 1997 (nouveau paragraphe 9 de l'article 19 de la Constitution). Les conventions qui auraient perdu de leur pertinence et qui ne participent plus utilement à la réalisation des objectifs de l'Organisation peuvent être abrogées ou retirées, sur proposition du Conseil d'administration, lors de la Conférence internationale du Travail, pour autant qu'une majorité des deux tiers soit atteinte. Il n'y a pas de différence de procédure entre une «abrogation» et un «retrait». L'abrogation est possible pour des conventions qui sont toujours en vigueur, alors que le retrait s'applique aux conventions qui ne sont pas entrées en vigueur ou qui ne sont plus en vigueur à la suite de leur dénonciation, ainsi qu'aux recommandations. L'abrogation et le retrait ont le même résultat, à savoir qu'ils éliminent définitivement tous les effets légaux découlant des instruments entre l'Organisation et ses Membres. Les Membres n'ont plus aucune obligation de faire rapport à l'égard de ces instruments, les organes de contrôle de l'OIT ne revoient plus leur application, et plus aucune réclamation (article 24 de la Constitution de l'OIT) ni plainte (article 26) ne pourront être présentées en vertu de ces instruments. Les instruments n'apparaissent plus dans le corpus normatif, et les nouveaux instruments ne s'y réfèrent plus. La Conférence a déjà abrogé 4 conventions et retiré 7 conventions et 36 recommandations. En 2018, elle va examiner l'abrogation de 6 autres conventions et le retrait de 3 recommandations.
- 160.** Une représentante gouvernementale des Etats-Unis demande quelle est la situation des Membres qui ont ratifié la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, notamment en ce qui concerne leurs responsabilités d'inspection par l'Etat du port si l'une des conventions reprises à l'annexe de la convention n° 147 est abrogée.
- 161.** Le Conseiller juridique indique que le Membre n'aura pas de responsabilités vis-à-vis de l'OIT pour cette convention, ce qui signifie qu'il n'aura pas l'obligation de faire rapport et qu'il n'y aura pas de contrôle de la part des organes de l'OIT. Toutefois, cela n'empêche nullement le Membre de continuer d'appliquer, s'il le souhaite, la législation nationale qui a été adoptée pour donner effet à la convention, ou encore de l'appliquer à l'échelle bilatérale ou régionale. L'abrogation est une décision souveraine de la Conférence internationale du Travail, et un instrument abrogé ne survit pas par le simple fait d'être cité dans l'annexe d'un autre instrument.
- 162.** Une représentante gouvernementale du Danemark soulève une question par rapport au Groenland. Au moment de ratifier la MLC, 2006, le Danemark a émis une réserve territoriale à l'égard du Groenland, de sorte que la convention ne s'applique pas pour ce dernier. Il n'a donc pas encore été possible d'établir d'obligations pour le Groenland en lien avec les conventions qui ont été ratifiées par le Danemark et qui ont été désormais intégrées à la MLC, 2006. Ce point requiert d'être examiné et peut nécessiter des consultations avec les autorités du Groenland, ce qui peut prendre du temps. Le Danemark se doit donc d'exprimer officiellement une réserve à l'égard des décisions de la Commission tripartite spéciale à ce propos.
- 163.** La commission procède à l'examen des 34 instruments sur la base de 10 notes techniques préparées par le Bureau, qui couvrent des groupes thématiques d'instruments. Les recommandations formulées par la Commission tripartite spéciale en ce qui concerne les instruments révisés sont résumées dans le tableau de l'annexe IV.

---

## Examen de trois instruments relatifs à l'âge minimum (gens de mer)

- 164.** L'examen porte sur la convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920, la convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936, et la recommandation (n° 153) sur la protection des jeunes marins, 1976<sup>2</sup>. La secrétaire générale indique que seul un Etat Membre reste lié par la convention n° 7 qui a été dénoncée dans la foulée des ratifications de la convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973, et de la MLC, 2006. La convention a été classée dans la catégorie des instruments dépassés par le Groupe de travail Cartier. La convention n° 58 a été révisée par la MLC, 2006, et seuls 6 Etats Membres sur les 51 qui l'avaient ratifiée à l'origine restent liés par la convention. A l'exception de la Mauritanie, les 5 autres Etats Membres toujours liés par la convention ont fixé un âge minimum de 16 ans ou plus pour le travail maritime, conformément à la MLC, 2006. La recommandation n° 153 a été révisée par la MLC, 2006, qui couvre largement ses dispositions dans ses principes directeurs.
- 165.** Le président du groupe gouvernemental approuve l'action recommandée dans la note technique n° 1. Toutefois, il estime que les Etats Membres doivent être encouragés à fixer un âge minimum à 16 ans, conformément au paragraphe 1 de la norme A1.1 de la MLC, 2006. Il n'est guère possible que des navires à bord desquels des personnes de moins de 16 ans travaillent naviguent dans les eaux internationales, ce qui, dans tous les cas, les exposerait à une inspection de la part de l'Etat du port et à une immobilisation.
- 166.** Un porte-parole du groupe des gens de mer soulève la question du statut d'une convention qui a été dénoncée par un Membre, par exemple à la suite de la ratification de la MLC, 2006, alors que l'instrument a été déclaré applicable à un ou à plusieurs territoires non métropolitains, mais que le Membre n'a pas précisé si la dénonciation s'appliquait aux territoires non métropolitains.
- 167.** Le Conseiller juridique reconnaît que la situation décrite se produit dans la pratique. Par exemple, selon la base de données NORMLEX, seul un Etat Membre reste lié par la convention n° 7, ce qui, d'un point de vue technique, implique que la convention est tombée sous le seuil de ratifications requises pour son maintien en vigueur. Toutefois, la convention a également été déclarée applicable à certains territoires non métropolitains par deux autres Etats Membres qui, légalement parlant, ne restent liés par la convention que pour ces territoires non métropolitains (même si la dénonciation «automatique» de la convention à la suite de la ratification de la MLC, 2006, a supprimé toute trace de l'application continue de la convention dans lesdits territoires non métropolitains). Une telle situation ne fait aucune différence au niveau de la procédure à suivre pour l'abrogation ou le retrait ultérieur de la convention, puisque l'abrogation ou le retrait est soumis à exactement les mêmes règles de procédure en vertu de l'article 45*bis* 2) du Règlement de la Conférence, mais il conviendrait d'en tenir compte dans les actions recommandées par rapport à l'instrument. Dans ces cas, la commission peut encourager les Etats Membres qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais pour lesquels la convention est toujours applicable pour les territoires non métropolitains, d'étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires non métropolitains. Il suggère que la Commission tripartite spéciale insère une recommandation supplémentaire à cet effet dans toutes les notes techniques concernées.
- 168.** Le vice-président du groupe des armateurs, avec le soutien du vice-président du groupe des gens de mer, approuve l'inclusion d'une telle recommandation dans toutes les notes techniques soumises à la discussion.

<sup>2</sup> Voir la note technique n° 1.

- 
- 169.** Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni peut accepter cette proposition, mais il note que des problèmes spécifiques peuvent survenir en ce qui concerne l'application de la MLC, 2006, à certains territoires non métropolitains. Par exemple, les territoires non métropolitains peuvent n'assumer des responsabilités qu'à l'égard de certains types de navires, comme des navires domestiques, ou peuvent n'exercer aucune ou peu de fonctions d'inspection par l'Etat du port. Pour ces raisons notamment, il peut ne pas toujours être possible d'étendre l'application de la totalité de la MLC, 2006, aux territoires non métropolitains, mais n'appliquer que les normes pertinentes.
- 170.** Un représentant gouvernemental de la France indique qu'il partage l'avis du Conseiller juridique et souligne qu'il est d'autant plus important d'examiner la pertinence des dispositions de la MLC, 2006, en ce qui concerne les territoires non métropolitains puisqu'une extension ultérieure conduirait à la dénonciation automatique de la plupart des conventions actuellement applicables.
- 171.** Le vice-président du groupe des armateurs déclare que, selon lui, la MLC, 2006, doit être ratifiée dans son intégralité et qu'il n'est pas possible de choisir quelles dispositions appliquer.
- 172.** Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni indique qu'il ne s'agit pas de choisir des parties de la MLC, 2006, à appliquer aux territoires non métropolitains, mais que la question est de s'assurer que les dispositions de la convention sont mises en œuvre par la législation des territoires non métropolitains, ou que des normes équivalentes sont appliquées dans leur législation.
- 173.** Le Conseiller juridique déclare qu'il revient à l'Etat Membre de décider, conformément à son droit constitutionnel et à sa pratique, s'il souhaite ou non ratifier la MLC, 2006, et s'il souhaite ou non étendre son application aux territoires non métropolitains. Néanmoins, ratifier la MLC, 2006, et décider de n'appliquer que des «normes pertinentes» aux territoires non métropolitains n'est pas compatible avec les prescriptions de l'article 35 de la Constitution de l'OIT. On est évidemment loin de la souplesse offerte dans l'application de la convention, par exemple par l'utilisation de l'équivalence d'ensemble ou d'autres dispositions similaires qui ont été spécifiquement prévues dans la convention.
- 174.** La Commission tripartite spéciale décide de recommander:
- 1) de classer la convention n° 7 dans la catégorie des normes «dépassées» et de proposer son retrait;
  - 2) de classer la convention n° 58 dans la catégorie des normes «dépassées»; et
    - a) d'encourager les Etats encore liés par cette convention à ratifier la MLC, 2006. Cela supposerait la dénonciation automatique de la convention n° 58;
    - b) d'encourager les Etats qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par la convention n° 58 pour les territoires non métropolitains, d'étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires;
    - c) d'encourager les Etats encore liés par la convention n° 58, qui ont ratifié la convention n° 138, mais qui ont fixé un âge minimum de 14 ans: i) à fixer, conformément au paragraphe 1 de la norme A1.1 de la MLC, 2006, un âge minimum d'au moins 16 ans; ou ii) pour ceux qui ont fixé l'âge minimum de 18 ans pour le travail maritime, à envoyer une déclaration au Bureau précisant que l'article 3 de la convention n° 138 s'applique au travail maritime. Ces deux situations supposeraient également la dénonciation automatique de la convention n° 58;

- 
- d) de revoir le statut de cette convention lors de la prochaine réunion de la commission afin de décider de son éventuel retrait ou de sa possible abrogation;
- 3) de classer la recommandation n° 153 dans la catégorie des normes «dépassées» et de proposer son retrait.

## **Examen de deux instruments concernant l'examen médical (gens de mer)**

- 175.** L'examen porte sur la convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921, et la convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946<sup>3</sup>. La secrétaire générale informe la commission que, même si les deux conventions ont été révisées par la MLC, 2006, elles restent pertinentes, car plusieurs Etats qui n'ont pas ratifié la MLC, 2006, restent liés par ces conventions. De plus, la convention n° 73 est incluse dans le système de la convention n° 147 et, dans ce cadre, elle reste applicable à neuf Etats Membres. Toutefois, la Convention STCW contient des dispositions pertinentes dont le respect est considéré comme mettant en application la MLC, 2006. Sur les 27 Etats Membres qui restent liés par la convention n° 16, seuls 5 ne sont pas parties à la STCW (Costa Rica, ex-République yougoslave de Macédoine, Kirghizistan, Somalie et Tadjikistan). Sur les 12 Etats Membres qui restent liés par la convention n° 73, seuls 3 ne sont pas parties à la STCW (ex-République yougoslave de Macédoine, Kirghizistan et Tadjikistan).
- 176.** Le président du groupe gouvernemental propose l'abrogation anticipée des deux conventions. La seule question que soulève l'action suggérée dans la note technique n° 2 concerne les pays encore liés par les conventions nos 16 et/ou 73 et n'ayant pas encore adhéré à la STCW, qui seraient laissés dans l'incertitude.
- 177.** Un représentant gouvernemental de la République de Corée, tout en soutenant l'abrogation anticipée des deux conventions, estime qu'il serait sage d'agir pour remédier aux problèmes des pays qui sont toujours liés par ces conventions.
- 178.** Le vice-président du groupe des armateurs a compris que l'abrogation ou le retrait d'un instrument n'implique pas la modification de la législation nationale qui lui donne effet.
- 179.** Le vice-président du groupe des gens de mer déclare que l'abrogation anticipée des conventions pourrait soulever certains problèmes, par exemple en lien avec les instruments repris dans l'annexe de la convention n° 147.
- 180.** Une représentante gouvernementale des Etats-Unis dit que toutes les difficultés qui peuvent survenir en lien avec la convention n° 147 à cet égard sont couvertes par des instruments externes à l'OIT, surtout la STCW. Néanmoins, il faudrait veiller à ce que l'abrogation ne crée aucune faille.
- 181.** A propos de certains pays encore liés par les conventions nos 16 et/ou 76, la secrétaire générale attire l'attention de la commission sur le fait que, pour le Kirghizistan, la CEACR a pris acte, en 2013, de l'intention du gouvernement de dénoncer une série de conventions relatives à la navigation maritime et à la pêche. Pour ce qui est de l'ex-République yougoslave de Macédoine, la commission d'experts a noté la déclaration du gouvernement selon laquelle le pays ne dispose d'aucune flotte maritime ni d'aucun navire immatriculé sous son pavillon, ni d'une législation relative aux sujets abordés dans les conventions maritimes de l'OIT. Enfin, en ce qui concerne le Tadjikistan, la commission d'experts a noté en 2011 que le gouvernement lui avait signifié que le pays ne disposait pas de flotte maritime

<sup>3</sup> Voir la note technique n° 2.

---

et que, même si la convention a été ratifiée, elle n'est pas appliquée ni en droit ni dans la pratique.

**182.** La Commission tripartite spéciale décide de recommander:

- 1) de classer la convention n° 16 dans la catégorie des normes «dépassées» et de proposer son abrogation;
- 2) de classer la convention n° 73 dans la catégorie des normes «dépassées» et de proposer son abrogation;
- 3) d'encourager les Etats qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par les conventions n°s 16 et 73 pour les territoires non métropolitains, à étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires;
- 4) de demander au Bureau de lancer une initiative pour promouvoir la ratification en priorité de la MLC, 2006, auprès des pays encore liés par ces conventions.

### **Examen de deux instruments concernant la formation et les qualifications (gens de mer)**

**183.** L'examen porte sur la convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936, et la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946<sup>4</sup>. La secrétaire générale signale que les deux conventions ont été révisées par la MLC, 2006, et qu'elles semblent dépassées compte tenu des règles actuellement admises à l'échelle internationale, adoptées sous l'égide de l'OMI (et surtout la STCW), auxquelles la MLC, 2006, renvoie. Un nombre limité d'Etats Membres qui n'ont pas ratifié la MLC, 2006, restent liés par les conventions, et la convention n° 53 est intégrée au système de la convention n° 147 qui, dans ce cadre, reste pertinente pour 9 Etats Membres. Toutefois, lors de l'élaboration de la MLC, 2006, l'OIT a accepté de transférer la responsabilité des prescriptions en matière de formation et de délivrance des brevets des matelots qualifiés à l'OMI, à l'exception des cuisiniers. Par ailleurs, à l'exception de l'ex-République yougoslave de Macédoine, tous les Etats qui restent liés par les conventions n°s 53 et 74 ont déjà ratifié la STCW.

**184.** Le président du groupe gouvernemental indique que la situation est facilitée par le fait que les Etats Membres qui restent liés par les deux conventions sont aussi parties à la STCW.

**185.** Le vice-président du groupe des gens de mer estime qu'une action devrait être menée en vue d'encourager les Etats qui restent liés par les deux conventions à ratifier la MLC, 2006.

**186.** La Commission tripartite spéciale décide de recommander:

- 1) de classer la convention n° 53 dans la catégorie des normes «dépassées» et de proposer son abrogation;
- 2) de classer la convention n° 74 dans la catégorie des normes «dépassées» et de proposer son abrogation;
- 3) d'encourager les Etats qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par les conventions n°s 53 et 74 pour les territoires non métropolitains, à étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires;

<sup>4</sup> Voir la note technique n° 3.

- 
- 4) de demander au Bureau de lancer une initiative pour promouvoir la ratification en priorité de la MLC, 2006, auprès des pays encore liés par ces conventions.

### **Examen de quatre instruments concernant le recrutement et le placement (gens de mer)**

**187.** L'examen porte sur la convention (n° 9) sur le placement des marins, 1920, la convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996, la recommandation (n° 107) sur l'engagement des gens de mer (navires étrangers), 1958, et la recommandation (n° 186) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996<sup>5</sup>. La secrétaire générale précise que la convention n° 9 a déjà été classée dans la catégorie des instruments dépassés par le Groupe de travail Cartier et que, comme la recommandation n° 107, les instruments apparaissent entièrement dépassés quant à leur approche de l'emploi maritime, puisqu'ils soutiennent l'interdiction du placement des gens de mer à but lucratif. La convention n° 179 ne lie plus aucun Etat Membre.

**188.** Le président du groupe gouvernemental approuve l'action recommandée dans la note technique. Toutefois, le Bureau devrait être prié d'examiner la situation des Etats Membres qui sont encore liés par la convention n° 9 et de leur fournir une assistance en vue de la ratification de la MLC, 2006. Un représentant gouvernemental des Philippines ajoute que les commentaires de la commission d'experts montrent que deux des pays liés par la convention n° 9 disposent de services de placement payant, ce qui n'est pas acceptable en vertu de la MLC, 2006. Ils doivent être instamment priés de ratifier et de donner effet à la MLC, 2006. Un représentant gouvernemental de la Norvège déclare que tout pays qui n'a pas ratifié la MLC, 2006, devrait recevoir une assistance et qu'une disposition générale pourrait être incluse à cette fin. Une représentante gouvernementale de la Grèce estime qu'il est particulièrement pertinent d'inclure une invitation spécifique de recourir à l'assistance technique dans le cadre de l'accès à l'emploi.

**189.** La Commission tripartite spéciale décide de recommander:

- 1) de classer la convention n° 9 dans la catégorie des normes «dépassées» et de proposer son abrogation. A cet égard, la commission prie instamment les Etats Membres encore liés par la convention n° 9 de ratifier la MLC, 2006. Elle prie également le Bureau de fournir une assistance technique à cet effet à ces Etats Membres;
- 2) d'encourager les Etats qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par la convention n° 9 pour les territoires non métropolitains, à étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires;
- 3) de classer la recommandation n° 107 dans la catégorie des normes «dépassées» et de proposer son retrait;
- 4) de classer la convention n° 179 et la recommandation n° 186 dans la catégorie des normes «dépassées» et de proposer leur retrait.

<sup>5</sup> Voir la note technique n° 4.

---

## **Examen d'un instrument concernant le contrat d'engagement maritime (gens de mer)**

- 190.** L'examen porte sur la convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926<sup>6</sup>. La secrétaire générale indique que la convention n° 22 a été révisée et intégrée à la MLC, 2006. La convention n° 22 utilise une terminologie qui peut être vue comme archaïque à certains égards et comporte un champ d'application beaucoup plus réduit que celui de la MLC, 2006. Cependant, c'est un instrument qui conserve en partie sa valeur, car plusieurs Etats n'ayant pas ratifié la MLC, 2006, demeurent liés à cet instrument, et la convention est applicable à plusieurs territoires non métropolitains. De plus, la convention n° 22 est intégrée dans le système de la convention n° 147 et, dans ce cadre, reste applicable à 9 Etats Membres.
- 191.** Le président du groupe gouvernemental approuve l'action recommandée dans la note technique. Toutefois, il prie le Bureau d'examiner la situation des gouvernements qui sont couverts par les instruments repris dans l'annexe de la convention n° 147.
- 192.** La secrétaire générale fait remarquer que la convention n° 147 est l'un des instruments qui feront l'objet d'un examen lors de la prochaine réunion de la commission.
- 193.** La Commission tripartite spéciale décide de recommander:
- 1) de classer la convention n° 22 dans la catégorie des normes «dépassées»; et
    - a) d'encourager les Etats encore liés par cette convention à ratifier la MLC, 2006. Cela supposerait la dénonciation automatique de la convention n° 22;
    - b) d'encourager les Etats qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par la convention n° 22 pour les territoires non métropolitains, à étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires;
    - c) de revoir le statut de cette convention lors de la prochaine réunion de la commission afin de décider de son éventuel retrait ou de sa possible abrogation.

## **Examen de huit instruments concernant les salaires, la durée du travail ou du repos des gens de mer et les effectifs des navires**

- 194.** L'examen porte sur la convention (n° 57) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936, la recommandation (n° 49) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936, la convention (n° 76) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946, la convention (n° 93) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949, la convention (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958, la recommandation (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1958, la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, et la recommandation (n° 187) sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires (révisée), 1996<sup>7</sup>. La secrétaire générale fait remarquer que les conventions nos 57, 76, 93, 109 et 180 ne sont pas en vigueur et ont été révisées par la MLC, 2006. La recommandation n° 109 a été remplacée par la recommandation n° 187.

<sup>6</sup> Voir la note technique n° 5.

<sup>7</sup> Voir la note technique n° 6.

- 
- 195.** Le président du groupe gouvernemental partage l'avis que les instruments devraient être classés dans la catégorie des instruments dépassés et que leur retrait devrait être proposé. Toutefois, il se demande s'il est utile de recommander que le Conseil d'administration prenne note du remplacement au sens juridique de la recommandation n° 109 par la recommandation n° 187.
- 196.** Le vice-président du groupe des armateurs déclare qu'il faudrait aussi recommander le retrait de la recommandation n° 109.
- 197.** Le vice-président du groupe des gens de mer propose, dans un souci de cohérence, de conserver la recommandation pour que le Conseil d'administration puisse prendre note du remplacement au sens juridique de la recommandation n° 109.
- 198.** La Commission tripartite spéciale décide de recommander:
- 1) de classer les conventions n<sup>os</sup> 57, 76, 93, 109 et 180 ainsi que les recommandations n<sup>os</sup> 49 et 187 dans la catégorie des normes «dépassées» et de proposer leur retrait;
  - 2) que le Conseil d'administration prenne note du remplacement au sens juridique de la recommandation n° 109 par la recommandation n° 187.

### **Examen de quatre instruments concernant le droit à un congé (gens de mer)**

- 199.** L'examen porte sur la convention (n° 54) des congés payés des marins, 1936, la convention (n° 72) des congés payés des marins, 1946, la convention (n° 91) sur les congés payés des marins (révisée), 1949, et la convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976<sup>8</sup>. La secrétaire générale indique que les quatre instruments ont été révisés par la MLC, 2006. Les conventions n<sup>os</sup> 54 et 72 ne sont jamais entrées en vigueur. La convention n° 91 lie actuellement neuf Etats Membres de l'OIT, bien que la protection qu'elle accorde en matière de durée du congé ne corresponde plus aux exigences des instruments les plus récents. La convention n° 146 ne lie plus que quatre Etats Membres, tous en conformité avec la MLC, 2006, sur la question de la durée du congé annuel. Elle figure à l'annexe de la recommandation (n° 155) sur la marine marchande (amélioration des normes), 1976. Son application pourrait avoir été étendue, par les Etats Membres l'ayant ratifiée, au secteur de la pêche.
- 200.** Le président du groupe gouvernemental approuve la plupart des propositions contenues dans la note technique. Cependant, certains membres gouvernementaux ont exprimé de fortes réserves à l'égard de toutes références de la présente commission à des sujets liés à la pêche, ou à toute suggestion que la compétence de la Commission tripartite spéciale pourrait s'étendre à la pêche. Ces réserves incluent toutes demandes de la commission aux Etats qui ont étendu la protection prévue dans la convention n° 146 au secteur de la pêche de ratifier la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007; il y a néanmoins eu un large soutien, en dépit de quelques exceptions, en faveur de l'idée d'attirer l'attention du Conseil d'administration sur une lacune au niveau de la protection des pêcheurs pour ce qui concerne leur congé annuel.
- 201.** Un représentant gouvernemental de la Norvège, en tant que pays ayant ratifié la convention n° 188, ne voit aucun inconvénient à inviter les pays à ratifier cette dernière. Toutefois, compte tenu du faible taux de ratification de la convention n° 188, il estime que ce n'est pas encore le moment opportun d'attirer l'attention du Conseil d'administration sur des failles

<sup>8</sup> Voir la note technique n° 7.

---

au niveau de la protection des pêcheurs en lien avec cette convention. Un représentant gouvernemental de la République de Corée, pays qui n'a pas ratifié la convention n° 188, mais qui examine cette possibilité, partage l'avis que ce n'est pas le bon moment d'identifier des lacunes au niveau de la couverture de cette convention.

- 202.** Le vice-président du groupe des armateurs souligne que la commission n'est pas habilitée à émettre des commentaires à propos d'instruments qui ne sont pas inclus dans les dispositions de la MLC, 2006, ni à examiner des difficultés liées à la convention n° 188. Il pourrait être suggéré de renvoyer le cas au Groupe de travail du MEN.
- 203.** La secrétaire générale rappelle que la mission générale du MEN inclut d'attirer l'attention du Conseil d'administration sur toute faille identifiée au niveau de la protection. La convention n° 146 figure parmi les instruments qui ont été renvoyés à la Commission tripartite spéciale pour examen et les recommandations de la commission seront directement transmises au Conseil d'administration. Elle ajoute que deux Etats Membres ont étendu le champ d'application de la convention n° 146 aux pêcheurs et ont présenté des rapports à ce propos en application de l'article 22 de la Constitution de l'OIT.
- 204.** Le vice-président du groupe des armateurs propose que, dans ses recommandations, la commission reconnaisse que la convention n° 146 prévoit que les Etats peuvent étendre son application aux personnes exclues de la définition des gens de mer contenue dans la convention, ou à certaines catégories de ces personnes, et attire l'attention du Groupe de travail du MEN sur toutes questions qu'une telle extension pourrait soulever.
- 205.** Un porte-parole pour le groupe des gens mer estime que le Bureau devrait encourager les Etats Membres concernés à combler la faille au niveau de la couverture des pêcheurs en encourageant la ratification de la convention n° 188 qui permettra au final l'abrogation de la convention n° 146. La déclaration est soutenue par plusieurs membres gouvernementaux de la commission.
- 206.** La commission accepte d'adopter la recommandation proposée par le vice-président du groupe des armateurs. La Commission tripartite spéciale décide de recommander:
- 1) de classer les conventions nos 54 et 72 dans la catégorie des normes dépassées et de proposer leur retrait;
  - 2) de classer la convention n° 91 dans la catégorie des normes dépassées et de proposer son abrogation, et d'encourager les Etats encore liés par cette convention à ratifier la MLC, 2006;
  - 3) de classer la convention n° 146 dans la catégorie des normes dépassées et de revoir le statut de cette convention lors de la prochaine réunion de la commission afin de décider de son éventuel retrait ou de sa possible abrogation, et, à ce propos:
    - a) d'encourager les Etats encore liés par cette convention à ratifier la MLC, 2006. Cela supposerait la dénonciation automatique de la convention n° 146;
    - b) d'encourager les Etats qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par la convention n° 146 pour les territoires non métropolitains, d'étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires;
    - c) de reconnaître que la convention n° 146 prévoit que les Etats peuvent étendre son application aux personnes exclues de la définition des gens de mer contenue dans la convention, ou à certaines catégories de ces personnes, et d'attirer l'attention du Groupe de travail tripartite du MEN sur toutes questions qu'une telle extension pourrait soulever.

---

## Examen de quatre instruments concernant le rapatriement (gens de mer)

- 207.** L'examen porte sur la convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926, la convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987, la recommandation (n° 27) sur le rapatriement des capitaines et des apprentis, 1926, et la recommandation (n° 174) sur le rapatriement des marins, 1987<sup>9</sup>. La secrétaire générale indique que 16 Etats Membres restent liés par la convention n° 23 qui a été révisée par la MLC, 2006, mais qui s'intègre au système de la convention n° 147 et qui, de ce fait, reste pertinente pour sept Etats Membres. Toutefois, la convention n° 23 apparaît entièrement dépassée quant aux protections qu'elle accorde aux gens de mer en matière de rapatriement. La convention n° 166 ne lie plus que cinq Etats Membres et a été révisée par la MLC, 2006. Elle reflète pour l'essentiel le niveau de protection assurée par la MLC, 2006, à l'exception du mécanisme de garantie financière en matière d'abandon, introduit par les amendements de 2014. La convention n° 166 prévoit qu'elle peut être étendue à la pêche maritime commerciale. La recommandation n° 27 a été révisée par les instruments adoptés en 1987 et la recommandation n° 174 a été intégrée à la MLC, 2006.
- 208.** Le président du groupe gouvernemental a fait part d'un large soutien en faveur des recommandations contenues dans la note technique. Cependant, étant donné que la convention n° 23 est incluse dans l'annexe de la convention n° 147 dont le statut sera revu par la Commission tripartite spéciale à sa prochaine session, il serait logique de revoir le statut de la convention n° 23 en même temps.
- 209.** Le vice-président du groupe des armateurs estime que, en ce qui concerne l'extension de la convention n° 166 à la pêche maritime commerciale, la commission devrait reconnaître que «la convention n° 166 prévoit que les Etats peuvent étendre son application à la pêche maritime et attirer l'attention du Groupe de travail tripartite du MEN sur toutes questions qu'une telle extension pourrait soulever».
- 210.** La secrétaire générale, en réponse à une demande d'éclaircissement de la part d'un représentant gouvernemental de la Fédération de Russie, précise que, même si la Fédération de Russie a ratifié la convention n° 166, elle a été automatiquement dénoncée lorsque le pays a ratifié la MLC, 2006.
- 211.** Le vice-président du groupe des gens de mer prie le Bureau d'encourager les Etats qui restent liés ou qui ont été liés par les conventions nos 146 et 166, et qui ont étendu la protection de ces conventions au secteur de la pêche, à ratifier la convention n° 188. Cette déclaration est soutenue par les représentants gouvernementaux des Bahamas, de la Norvège, des Pays-Bas, des Philippines, du Portugal, du Royaume-Uni et de Singapour.
- 212.** La Commission tripartite spéciale décide de recommander:
- 1) de classer la convention n° 23 dans la catégorie des normes dépassées et de revoir son statut lors de la prochaine réunion de la commission afin de décider de son éventuel retrait ou de sa possible abrogation, et, à ce propos:
    - a) d'encourager les Etats encore liés par la convention n° 23 à ratifier la MLC, 2006. Cela supposerait la dénonciation automatique de la convention n° 23;

<sup>9</sup> Voir la note technique n° 8.

- 
- b) d'encourager les Etats qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par la convention n° 23 pour les territoires non métropolitains, d'étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires;
- 2) de classer les recommandations n°s 27 et 174 dans la catégorie des normes dépassées et de proposer leur retrait;
  - 3) de classer la convention n° 166 dans la catégorie des normes dépassées, et, à ce propos:
    - a) d'encourager les Etats encore liés par la convention n° 166 à ratifier la MLC, 2006;
    - b) de noter que la convention n° 166 prévoit que les Etats peuvent étendre son application à la pêche maritime et d'attirer l'attention du Groupe de travail tripartite du MEN sur toutes questions qu'une telle extension pourrait soulever;
    - c) de revoir le statut de cette convention lors de la prochaine réunion de la commission afin de décider de son éventuel retrait ou de sa possible abrogation.

### **Examen d'un instrument concernant l'indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage**

- 213.** L'examen porte sur la convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (naufrage), 1920<sup>10</sup>. La secrétaire générale indique que 14 Etats Membres sont encore liés par la convention n° 8 qui a été consolidée dans la MLC, 2006. Même si la protection qu'elle assure aux gens de mer apparaît toujours actuelle, celle-ci est d'une portée plutôt limitée si elle est isolée des autres éléments de protection consolidés au sein de la MLC, 2006.
- 214.** Un porte-parole pour le groupe des gens de mer attire l'attention sur le fait que la portée de la convention n° 8 est plus vaste que celle de la MLC, 2006, puisqu'elle n'exclut pas les navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et les navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques, alors que la MLC, 2006, les exclut.
- 215.** La Commission tripartite spéciale décide de recommander:
- 1) de classer la convention n° 8 dans la catégorie des normes dépassées et de proposer son abrogation;
  - 2) d'encourager les Etats qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par la convention n° 8 pour les territoires non métropolitains, d'étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires.

### **Examen de cinq instruments concernant le développement des carrières et des aptitudes professionnelles et les possibilités d'emploi (gens de mer)**

- 216.** L'examen porte sur la convention (n° 145) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976, la recommandation (n° 77) sur la formation professionnelle des gens de mer, 1946, la recommandation (n° 137) sur la formation professionnelle des gens de mer, 1970, la recommandation (n° 139) sur l'emploi des gens de mer (évolution technique), 1970, et la

<sup>10</sup> Voir la note technique n° 9.

---

recommandation (n° 154) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976 <sup>11</sup>. La secrétaire générale indique que cinq Etats Membres sont encore liés par la convention n° 145 qui a été révisée par la MLC, 2006. La protection que la convention n° 145 et la recommandation n° 154 accordent en matière de durée du congé ne correspond plus aux exigences de la MLC, 2006. La recommandation n° 77 a été remplacée par la recommandation n° 137 qui a été révisée par la MLC, 2006. Lors du processus de consolidation des instruments maritimes qui a conduit à l'adoption de la MLC, 2006, il a été tenu compte de la recommandation n° 139.

**217.** La Commission tripartite spéciale décide de recommander:

- 1) de classer la convention n° 145 et la recommandation n° 154 dans la catégorie des normes dépassées et de proposer, respectivement, leurs abrogation et retrait, et, à ce propos:
  - a) d'encourager la ratification de la MLC, 2006, par les cinq Etats encore liés par la convention n° 145. Cela supposerait la dénonciation automatique de la convention n° 145;
  - b) d'encourager les Etats qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par la convention n° 145 pour les territoires non métropolitains, d'étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires;
- 2) que le Conseil d'administration prenne note du remplacement au sens juridique de la recommandation n° 77 par la recommandation n° 137;
- 3) de classer la recommandation n° 137 dans la catégorie des normes dépassées et de proposer son retrait;
- 4) de classer la recommandation n° 139 dans la catégorie des normes dépassées et de proposer son retrait.

## **IX. Examen des projets de résolutions**

**218.** La commission a examiné sept projets de résolution soumis dans les délais fixés par le bureau de la commission.

**a) **Projet de résolution concernant l'application de l'article XV de la MLC, 2006, aux Membres qui ratifient la convention après l'approbation des amendements au code, mais avant leur entrée en vigueur****

**219.** Dans le projet de résolution, soumis par les groupes des armateurs et des gens de mer, les Membres, qui ont ratifié ou qui comptent ratifier la MLC, 2006, après l'approbation des amendements au code de 2014 et de 2016 par la Conférence internationale du Travail, mais avant leur entrée en vigueur respective, sont priés instamment d'indiquer immédiatement au Directeur général s'ils acceptent ces amendements. Il y est également décidé que, si des cas similaires se reproduisent à l'avenir, le Directeur général doit inviter les Membres concernés à exprimer formellement leur désaccord dans un délai n'excédant pas six mois s'ils ne

<sup>11</sup> Voir la note technique n° 10.

---

désirent pas être liés par les amendements, faute de quoi il sera considéré qu'ils les ont acceptés.

- 220.** Le vice-président du groupe des armateurs, présentant le projet de résolution, rappelle que la CEACR a attiré l'attention de la Commission tripartite spéciale sur une «lacune» ou une «faille» identifiée à l'article XV de la MLC, 2006, concernant les Etats Membres qui ont ratifié la convention après l'approbation par la Conférence internationale du Travail des amendements à la convention, mais avant leur entrée en vigueur. La lacune est liée à la procédure applicable à ces Etats Membres à l'égard de l'acceptation des amendements. Il fait remarquer que plusieurs Etats Membres qui ont ratifié la convention entre l'approbation des amendements de 2014 lors de la Conférence en juin 2014 et leur entrée en vigueur en janvier 2017 n'ont pas encore précisé leur position quant à l'acceptation de ces amendements. Il estime donc qu'une approche pragmatique doit être adoptée, surtout que le problème se posera à nouveau pour les amendements de 2016.
- 221.** Le président du groupe gouvernemental indique que, si certains gouvernements soutiennent le projet de résolution, il soulève un certain nombre d'interrogations. Il est mal à propos d'énumérer les pays qui ont ratifié la convention entre l'approbation des amendements de 2014 et de 2016 et leur entrée en vigueur, mais qui n'ont pas encore communiqué leur position quant à l'acceptation de ces amendements. Une autre source majeure de préoccupations vient du fait que le projet de résolution semble modifier une procédure convenue par la commission et étendre la procédure d'acceptation tacite du processus d'amendement de la MLC, 2006. En ce qui concerne la période spécifiée dans le projet de résolution pour l'expression d'un désaccord formel à l'égard des amendements, plusieurs représentants gouvernementaux estiment qu'une période de six mois est trop courte compte tenu de la complexité du processus d'adoption de la législation nationale nécessaire, y compris les consultations à mener à ce propos. Un représentant gouvernemental de la Finlande signale que, chaque fois que la convention a été modifiée, son gouvernement a dû informer le Directeur général qu'il ne serait lié aux amendements qu'après une notification ultérieure expresse d'acceptation, car il était nécessaire que les amendements soient acceptés par le Parlement, ce qui prend en général plus de six mois. Les amendements de 2016 sont actuellement toujours en cours d'examen au Parlement, dans l'attente d'une acceptation. Un représentant gouvernemental du Portugal rappelle que la MLC, 2006, a été ratifiée par le Portugal après l'adoption des amendements de 2014 qui, conformément à la Constitution nationale, font l'objet d'une longue procédure d'acceptation comportant l'accord du Parlement et la ratification de la part du Président. Cette procédure est actuellement en cours et le Bureau sera informé de l'acceptation du Portugal en temps voulu. Pour autant, tous les navires qui battent pavillon portugais qui sont couverts par la convention doivent déjà avoir à leur bord la preuve documentaire de la garantie financière, comme l'exigent les amendements et tel qu'énoncé dans la circulaire n° 42 de 2017 des autorités nationales compétentes. Un représentant gouvernemental de la Chine indique que la situation dans son pays est similaire à celle du Portugal et que la procédure législative nationale a déjà débuté pour la mise en œuvre des amendements de 2014. Un représentant gouvernemental de la République islamique d'Iran indique que, conformément au système juridique de son pays, la déclaration d'acceptation ou de non-acceptation est émise par le Parlement.
- 222.** Etant donné les points soulevés ci-dessus, plusieurs propositions sont faites pour étendre la période pour exprimer un désaccord formel à douze mois ou plus, ou pour adopter une approche plus souple quant à sa durée. Le président du groupe gouvernemental suggère que la période de six mois soit portée à douze mois ou davantage pour qu'elle soit conforme à la période fixée à l'article XIV de la MLC, 2006, et pour soulager les processus législatif, administratif et consultatif domestiques. Des solutions semblables sont proposées par les représentants gouvernementaux de la République de Corée, des Etats-Unis, des Philippines, du Portugal et du Royaume-Uni. Les représentants gouvernementaux des Etats-Unis, de la Grèce et du Royaume-Uni demandent des précisions à propos de la date à partir de laquelle la période démarrerait.

- 
- 223.** Le Conseiller juridique, pour ce qui est de la durée de la période pour exprimer un désaccord à l'égard des amendements, se réfère à l'exemple de la Finlande et précise qu'un Membre peut en effet informer le BIT qu'il n'est pas en mesure d'accepter les amendements pour le moment. Lorsque le Membre est prêt à accepter les amendements, il peut «changer d'avis» en faisant une autre notification. Quant à la date à partir de laquelle les six mois ou une période plus longue débutent, il déclare qu'il s'agirait de la date de notification par le Bureau à chacun des Membres concernés, et non d'une date applicable en général à tous les Membres.
- 224.** Le vice-président du groupe des gens de mer approuve que les pays puissent indiquer dans leur notification qu'ils ne sont pas encore prêts à accepter les amendements et accepte l'extension de la période à douze mois. Le vice-président du groupe des armateurs signale que la durée de la période pourrait être revue à neuf mois même si six mois semblent plus appropriés.
- 225.** Plusieurs représentants gouvernementaux, dont le président du groupe gouvernemental et les représentants gouvernementaux de la Norvège et du Portugal, expriment de fortes inquiétudes à propos de la base légale de la procédure d'acceptation tacite des amendements proposée dans le projet de résolution. Un représentant gouvernemental de la République islamique d'Iran s'interroge à propos de la base légale de la notification que le Directeur général enverrait aux Etats Membres.
- 226.** Le Conseiller juridique précise que l'article XV de la MLC, 2006, prévoit déjà une procédure d'amendement tacite, ce qui était l'une de ses principales innovations par rapport aux autres instruments de l'OIT. Il précise que, pour les amendements de 2014, plus de 50 Etats Membres ont disposé d'une période de deux ans pour exprimer formellement leur désaccord à l'égard des amendements, après quoi ils entraient en vigueur. Environ 20 Etats Membres ont ratifié la MLC, 2006, de juin 2014 à janvier 2017, date à laquelle les amendements de 2014 sont entrés en vigueur, tombant ainsi dans la «lacune» identifiée à l'article XV. Environ 16 de ces pays n'ont toujours pas annoncé leur position à l'égard des amendements de 2014 et 6 autres étaient dans la même situation par rapport aux amendements de 2016. En ce qui concerne les commentaires à propos de la base légale de la procédure d'amendement tacite proposée pour les Etats Membres concernés par la «lacune», il déclare qu'une décision unanime sous la forme d'une résolution adoptée par la Commission tripartite spéciale, qui est l'instance suprême pour les questions maritimes au regard de la MLC, 2006, en tant que Conférence des parties de cette convention, donnerait concrètement instruction au Bureau d'appliquer par analogie le processus d'amendement tacite établi à l'article XV aux Membres concernés. La Commission tripartite spéciale est régie par l'article XIII de la convention, a été mise en place par le Conseil d'administration et a pour mission de suivre en permanence l'application de la convention. Son mandat lui confère un certain niveau de flexibilité à cet égard. On peut supposer que le Directeur général invitera les Etats Membres concernés à exprimer formellement leur désaccord sur la base des termes de la résolution de la commission. S'il est évident que la méthode légale la plus appropriée pour résoudre cette « lacune» serait de modifier officiellement l'article XV de la convention, cela impliquerait un processus très long et très coûteux pour organiser une session maritime de la Conférence internationale du Travail, et exigerait la ratification de tout amendement en découlant par 30 Membres représentant 33 pour cent de la jauge brute mondiale. Pour ce qui est de l'effet juridique de la procédure d'acceptation tacite, le projet de résolution suggère une période au cours de laquelle les Membres expriment formellement leur désaccord à l'égard des amendements, faute de quoi ils seront considérés comme acceptés. Cette procédure, importée de l'OMI, est déjà établie dans la MLC, 2006, au paragraphe 9 de l'article XIV et offre une solution pratique dans l'esprit de la convention de garantir l'égalité des conditions d'activité dans le transport maritime.

- 
- 227.** La présidente précise que la procédure proposée dans le projet de résolution ne concernerait pas les Etats Membres qui ont déjà ratifié la MLC, 2006. Le vice-président du groupe des armateurs précise que la procédure d'acceptation tacite ne s'appliquerait pas aux amendements préalables, mais uniquement aux futurs amendements. Il ajoute que la lettre du Directeur général sera envoyée aux Etats Membres concernés à la suite de l'enregistrement de leur instrument de ratification de la convention.
- 228.** Une représentante gouvernementale de la Grèce estime que la base légale de la procédure suggérée est faible et propose que les limites de temps soient les mêmes que celles établies aux paragraphes 8 a) et b), 9 et 10 de l'article XV de la convention. Un représentant gouvernemental du Portugal estime qu'il n'est pas approprié de conférer un effet juridique à un instrument non contraignant et craint que cela puisse pousser certains Etats Membres à revoir leur position et à faire part de leur désaccord envers les amendements pour lesquels ils ont précédemment exprimé leur accord. Un représentant gouvernemental de la République de Corée est d'accord avec le fait qu'une modification des articles de la convention impliquerait une procédure lourde et coûteuse, et que la solution proposée par les partenaires sociaux est donc pratique, sans constituer un instrument légalement contraignant, d'où la formulation «il sera considéré qu'ils les ont acceptés» plutôt que «ils seront acceptés». Une représentante gouvernementale des Etats-Unis reconnaît que le processus d'amendement de la convention serait trop long et que les partenaires sociaux tentent d'offrir une solution pratique. La solution adoptée doit rester aussi proche que possible du texte de la convention et il faut préciser la date à partir de laquelle la période de douze mois débute.
- 229.** Le Conseiller juridique, prenant note des préoccupations exprimées à propos du manque de base légale solide de l'approche suggérée, indique qu'il a compris que l'intention des personnes qui proposent la résolution est d'offrir une solution pragmatique qui entend reproduire ce qui est prévu au paragraphe 9 de l'article XIV, à savoir que les Membres seront liés par les amendements à moins qu'ils ne déclarent leur désaccord formel dans une période de temps donnée. Il s'agit sûrement d'une approche flexible que la commission, en accord avec son mandat de suivre en permanence l'application de la convention, pourrait vouloir adopter. En outre, l'approche semble conforme aux principes supérieurs qui ont inspiré la MLC, 2006, à savoir l'établissement de l'égalité des conditions d'activité dans l'industrie, la mise en place d'une procédure d'amendement accélérée et l'adoption d'un texte ferme dans ses principes, mais souple dans sa mise en œuvre. De plus, la solution proposée sera conforme au principe fondamental de l'article 11 de la Convention de Vienne sur le droit des traités qui prévoit que «[l]e consentement d'un Etat à être lié par un traité peut être exprimé par la signature, l'échange d'instruments constituant un traité, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion, ou par tout autre moyen convenu». Par conséquent, si la résolution est adoptée à l'unanimité par la Commission tripartite spéciale, elle peut offrir une base aux Membres concernés pour exprimer leur consentement en restant silencieux, silence qui sera vu comme l'acceptation des amendements. Enfin, il rappelle que la CEACR a expressément prié la Commission tripartite spéciale d'examiner le problème de la «lacune». Compte tenu de la discussion qui a eu lieu, le projet de résolution pourrait être modifié comme suit: «[...] le Directeur général doit inviter les Membres concernés qui ne désirent pas être liés par les amendements à exprimer formellement leur désaccord dans le délai imparti pour exprimer tout désaccord formel de la part de Membres ayant déjà ratifié la convention en application du paragraphe 6 de l'article XV ou dans les douze mois suivant la date de la ratification, selon la date la plus tardive, faute de quoi il sera considéré qu'ils les ont acceptés, étant entendu que les dispositions des paragraphes 8, 11 et 13 de l'article XV doivent également s'appliquer par analogie à ces cas». La formulation proposée a pour but de «synchroniser» autant que possible les délais pour l'amendement tacite applicable aux Membres qui ont ratifié la convention avant l'approbation des amendements par la Conférence et ceux qui s'appliquent aux Membres concernés par la «lacune».

- 
- 230.** Le président du groupe gouvernemental indique que, même si la version amendée du projet de résolution semble plus acceptable, le soutien n'est pas unanime au sein du groupe. Lorsque les amendements au code de la MLC, 2006, ont été adoptés, certains gouvernements ont eu besoin de temps pour adopter les dispositions administratives nécessaires et mettre en route le processus législatif. Toutefois, le Bureau devrait être encouragé à fournir une assistance aux Etats Membres qui ont récemment ratifié la convention pour qu'ils donnent effet aux amendements qui ont été adoptés.
- 231.** Le vice-président du groupe des armateurs se dit déçu par l'absence de soutien pour une résolution qui comble une lacune. L'objectif du projet de résolution est de remédier à une faille et de mettre en place une procédure qui fixe un délai pour que les Membres concernés par cette lacune expriment formellement leur désaccord à l'égard des amendements, ce qui leur donnerait plus de temps pour achever leur processus législatif avant de les accepter.
- 232.** Un représentant gouvernemental de la République de Corée signale que ce problème n'avait pas été prévu lorsque la convention a été adoptée. Toute solution devrait se baser sur le délai établi à l'article XV. Un représentant gouvernemental de la Norvège indique que, bien que son pays ne soit pas concerné par le projet de résolution, le problème actuellement discuté ne justifie pas d'entamer un processus long et complexe d'amendement de la convention. Il exprime son soutien à la version modifiée du projet de résolution. Un représentant gouvernemental de la Bulgarie, s'exprimant au nom des Etats Membres de l'UE représentés dans la Commission tripartite spéciale, exprime son désaccord à l'égard du projet de résolution.
- 233.** Une représentante gouvernementale de la Grèce indique que l'objectif est de parvenir à une plus grande protection des gens de mer et qu'il est donc important de veiller à ce que le texte du projet de résolution soit conforme à la convention. Elle se dit favorable au projet de résolution tel que modifié. Un représentant gouvernemental des Philippines ajoute que les gens de mer ne devraient pas subir les conséquences de la faille qui a été identifiée. Une représentante gouvernementale des Etats-Unis signale que, en tant que l'un des pays qui pourraient être concernés par la «lacune», la version modifiée du projet de résolution représente une solution équilibrée.
- 234.** Un représentant gouvernemental du Portugal répète sa préoccupation à propos de la sécurité juridique de la solution proposée. Un représentant gouvernemental du Brésil, un autre pays qui pourrait être concerné par le projet de résolution, partage les préoccupations quant à la sécurité juridique.
- 235.** Un représentant gouvernemental du Royaume-Uni, tout en étant d'accord avec les propos des représentants gouvernementaux des Etats-Unis, de la Grèce, de la Norvège et des Philippines, prie le Bureau de répéter sa position juridique à l'égard du projet de résolution.
- 236.** Le Conseiller juridique précise qu'il a compris que la logique derrière le projet de résolution soumis conjointement par les groupes des armateurs et des gens de mer s'appuie sur une faille identifiée bien après l'entrée en vigueur de la convention. Dans la mesure où la procédure d'amendement des articles de la convention est longue et onéreuse, et que le problème diminuera avec le temps, une solution pratique doit être trouvée. C'est dans ce contexte qu'il a été estimé qu'une décision unanime de la Commission tripartite spéciale, agissant en tant que Conférence des parties qui se réunit régulièrement pour suivre en permanence la convention, pouvait offrir des orientations suffisantes au Bureau sur ce point. Conformément à la proposition formulée, les Etats Membres qui ratifient la convention et qui sont concernés par la faille disposeraient d'une période de réaction équivalant autant que possible à la période de deux ans prévue par le paragraphe 6 de l'article XV de la convention. Même si la résolution n'a pas le poids juridique d'un amendement officiel du texte de la convention, elle offrirait au Bureau une base solide pour la procédure à suivre.

---

237. Les vice-présidents des groupes des armateurs et des gens de mer, prenant acte de l'absence d'un soutien unanime, acceptent de retirer la résolution.

**b) Résolution concernant les mesures à adopter en relation avec l'abandon de gens de mer**

238. Le projet de résolution est soumis par les groupes des armateurs et des gens de mer.

239. Le président du groupe gouvernemental indique qu'il y a un large soutien en faveur de la résolution au sein de son groupe. Toutefois, quelques questions ont été soulevées à propos de la signification du terme «gouvernements» aux paragraphes *a)*, *b)* et *c)* de la résolution et, notamment, si l'intention est de faire référence aux Etats du pavillon, aux Etats du port ou aux pays de la nationalité du marin. Ce problème peut être résolu en employant le terme «Etats Membres». Si le groupe gouvernemental soutient largement le paragraphe *c)*, la référence aux «services consulaires» a soulevé quelques préoccupations dans la mesure où il n'en est pas question dans les amendements de 2014. En outre, alors que, conformément aux amendements de 2014, la responsabilité des gens de mer abandonnés incombe au premier chef aux armateurs, la résolution semble la transférer aux gouvernements.

240. Le vice-président du groupe des armateurs peut accepter l'emploi du terme «Etats Membres». Il ajoute qu'il est important de rappeler que le terme «prie instamment» dans la résolution n'implique aucune obligation légale. Il est nécessaire que tous les gouvernements, y compris les Etats du port et du pavillon et les pays dont les marins sont des ressortissants, s'intéressent aux cas d'abandon des gens de mer et participent à leur signalement. Même si la référence aux services consulaires n'est pas incluse dans les amendements de 2014, de tels services peuvent se révéler importants, par exemple lorsqu'un passeport a été retiré. Les *Directives conjointes OIT/OMI pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer* font référence aux services consulaires.

241. Pour ce qui est du signalement des cas d'abandon dans la base de données OIT/OMI, le vice-président du groupe des gens de mer déclare que l'ITF est aujourd'hui pratiquement la seule à fournir des informations à la base de données. Il serait bénéfique pour toutes les personnes concernées que d'autres entités ou personnes transmettent autant d'informations que possible. Même si certains gouvernements signalent déjà des cas au système, il faut que davantage soit fait.

242. Un représentant gouvernemental de la Norvège note que les documents préparés par l'OMI montrent clairement son souhait de jouer un rôle actif dans la résolution des cas d'abandon. Il faut toutefois savoir à l'avance qui contacter dans de telles situations, par exemple à l'OIT et à l'OMI.

243. La secrétaire générale précise que l'OIT a mis au point une pratique bien établie pour transmettre les cas d'abandon au cabinet du Directeur général qui use de ses bons offices pour intervenir auprès des Membres concernés et leur rappeler leurs obligations découlant de la convention ou des directives OIT/OMI si les Etats Membres n'ont pas ratifié la MLC, 2006.

244. Un porte-parole du groupe des gens de mer déclare que, dans bien des cas d'abandon, ni l'Etat du pavillon ni celui du port n'ont ratifié la convention, surtout lorsque de tels cas surviennent dans le Golfe, même si plusieurs pays concernés commencent à prendre des mesures plus efficaces. Il est nécessaire que les Etats apportent leur soutien, tant collectivement qu'individuellement, pour tenter de surmonter la situation intolérable des gens de mer abandonnés.

---

245. Un porte-parole du groupe des armateurs ajoute que, dans certains cas, par exemple lorsque des gens de mer sont gravement malades et qu'une aide humanitaire urgente est nécessaire, il n'est pas facile pour les partenaires sociaux d'agir de façon efficace. Dans de telles situations, une assistance spéciale est demandée au Bureau.

246. La résolution, telle qu'adoptée, figure à l'annexe V.

**c) Résolution concernant la facilitation de la permission de descendre à terre et du transit**

247. Le projet de résolution est soumis par les groupes des gens de mer et des armateurs.

248. Le vice-président du groupe des armateurs, présentant le projet de résolution, souligne que, si les permissions de descendre à terre sont essentielles pour la santé et le bien-être des gens de mer, ces derniers rencontrent de grandes difficultés pour les obtenir dans certaines parties du monde. Dans le projet de résolution, tout en reconnaissant les inquiétudes suscitées par la sécurité, il est exprimé les préoccupations que soulèvent les difficultés éprouvées par les gens de mer pour obtenir des permissions à terre et transiter dans certains ports et terminaux du monde, et identifie certaines des régions concernées. Il est proposé de modifier le titre du projet de résolution pour qu'il soit conforme à la terminologie largement acceptée, y compris par l'OMI, en ajoutant les mots «et du transit».

249. Un porte-parole du groupe des gens de mer propose un amendement au paragraphe c) afin de reconnaître «l'augmentation du nombre d'Etats Membres ayant ratifié la convention n° 185», de remplacer les termes «les aumôniers de port et les visiteurs des navires» par «les visiteurs des navires, y compris des représentants des organisations de bien-être et des organisations syndicales des gens de mer» et d'ajouter la note de bas de page suivante: «Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), 2003, tel qu'amendé, article 16.3.15».

250. Le président du groupe gouvernemental, prenant acte du soutien pour le projet de résolution de la part des partenaires sociaux, signale que les représentants gouvernementaux des régions mentionnées dans le texte ont pris bonne note de la situation. Il précise également que le problème des visas Schengen est toujours en cours de discussion. Bien que s'interrogeant sur l'utilité de la mention du Code ISPS dans la note de bas de page, un représentant gouvernemental du Nigéria confirme son importance. Il ajoute que, s'il est évidemment important pour les gens de mer de rompre leur solitude, il importe que les visites ou les accès aux installations portuaires soient autorisés dans le respect des mesures de sécurité applicables.

251. Un représentant gouvernemental de la République islamique d'Iran souligne que les problèmes liés aux permissions des gens de mer de descendre à terre ne sont pas nouveaux et qu'il est très important pour l'industrie maritime que l'on donne effet aux dispositions des instruments internationaux. De ce point de vue, les gens de mer sont victimes de traitements injustes depuis de nombreuses années, du moins dans certaines régions du monde, et de nouvelles mesures s'imposent pour donner effet aux instruments légalement contraignants, y compris la MLC, 2006, et la convention n° 185. Il propose l'addition de références à d'autres instruments internationaux pertinents, en particulier les normes 3.44 et 3.44*bis* de l'annexe de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL), 1965, et la résolution de l'Assemblée de l'OMI A.1090(28) sur le traitement équitable des membres de l'équipage en ce qui concerne les permissions à terre et l'accès aux installations à terre. Ces dispositions prévoient l'obligation d'accorder les permissions à terre indépendamment de l'opinion politique, de l'origine sociale ou de l'Etat du pavillon du navire et interdisent le traitement injuste des membres de l'équipage.

---

**252.** La résolution a été adoptée avec les amendements proposés par les vice-présidents des groupes des armateurs et des gens de mer et le représentant gouvernemental de la République islamique d'Iran. La résolution, telle qu'adoptée, figure à l'annexe VI.

**d) Résolution concernant le travail décent dans le secteur de la navigation intérieure**

**253.** Le projet de résolution est soumis par le groupe des gens de mer.

**254.** Le vice-président du groupe des gens de mer, présentant le projet de résolution, indique que la navigation intérieure joue un rôle important dans le transport de marchandises et de passagers dans de nombreuses parties du monde. Toutefois, les conditions de vie et de travail uniques des travailleurs de ce secteur ne satisfont pas toujours aux normes de base. En effet, l'unique instrument de l'OIT qui couvre le secteur de la navigation intérieure est la recommandation (n° 8) sur la durée du travail (navigation intérieure), 1920. Alors que la navigation intérieure est extrêmement régionalisée, il a été possible de dégager quelques tendances mondiales ces dernières années. Par exemple, les progrès technologiques ont généralement permis de faciliter, voire de remplacer, les tâches traditionnelles des équipages. Dans certaines régions, comme en Amérique latine, certains travailleurs du secteur ont fait part de violations du droit à la liberté syndicale et à la négociation collective. De plus, ces dernières années, il y a eu de nombreux accidents sur des navires de navigation intérieure en Asie et en Afrique, auxquels le manque de formation, des pratiques de travail dangereuses, des réglementations inadaptées, la non-application des lois et l'absence de dialogue social ont contribué. Par exemple, dans le canal de Panama, un conflit entre des travailleurs et les autorités responsables du canal à propos de la sécurité des opérations s'est envenimé à cause de l'absence de dialogue social constructif. Compte tenu des liens entre la navigation maritime et la navigation intérieure, la résolution invite la Commission tripartite spéciale à recommander au Conseil d'administration d'organiser une réunion sectorielle au cours de la période biennale 2020-21 pour discuter de la façon de promouvoir le travail décent dans le secteur de la navigation intérieure et pour donner aux travailleurs du secteur l'occasion de faire entendre leurs points de vue.

**255.** Le vice-président du groupe des armateurs signale que son groupe ne dispose pas du pouvoir d'émettre des commentaires sur le secteur de la navigation intérieure.

**256.** Une représentante gouvernementale du Panama déclare que la proposition est très positive pour les Etats Membres. L'intention n'est pas d'étendre la MLC, 2006, à la navigation intérieure, mais d'entamer le processus d'élaboration d'une réglementation dans le secteur. Un représentant gouvernemental des Philippines ajoute que le projet de résolution offre une bonne occasion de traiter des problèmes d'abus des travailleurs dans la navigation intérieure, de revoir leurs droits par rapport à ceux des gens de mer et d'examiner les conditions de travail générales des travailleurs des voies navigables fluviales.

**257.** Un représentant gouvernemental de la Chine, rappelant que la Chine compte plusieurs milliers de kilomètres de voies navigables intérieures, rappelle que la Commission tripartite spéciale ne doit aborder que la MLC, 2006, qui ne couvre que les navires de mer. Les représentants gouvernementaux de la Bulgarie et de la Thaïlande sont aussi d'avis que le mandat de la commission ne couvre pas la navigation intérieure. Une représentante gouvernementale des Etats-Unis fait remarquer que l'objectif de la résolution n'est pas d'étendre la MLC, 2006, aux voies fluviales, mais bien d'étendre les conditions de travail des gens de mer aux travailleurs de la navigation intérieure. Cependant, la commission ne dispose pas de ce mandat.

---

258. Le vice-président du groupe des gens de mer indique que le projet de résolution n'entend pas étendre la portée de la MLC, 2006, mais juste encourager la tenue d'une réunion sectorielle sur le thème du travail décent dans le secteur de la navigation intérieure.

259. La résolution, telle qu'adoptée, figure à l'annexe VII.

**e) Résolution concernant les amendements aux directives de l'OIT pour les inspections par l'Etat du pavillon et le contrôle par l'Etat du port afin de refléter les amendements au code de la MLC, 2006**

260. Le projet de résolution est soumis par les groupes des armateurs et des gens de mer.

261. Le vice-président du groupe des armateurs explique que la résolution entend combler une autre faille identifiée en relation avec la convention, à savoir le besoin de mettre à jour les directives de l'OIT pour les inspections par l'Etat du pavillon et le contrôle par l'Etat du port afin de refléter les amendements au code adoptés en 2014 et 2016, et d'autres futurs amendements. Conformément au conseil prodigué par le Bureau, la solution proposée entend entamer le processus d'amendement des directives aussi rapidement que possible après l'entrée en vigueur des amendements pour tendre à l'harmonisation de la mise en œuvre et de l'application de la convention. L'organe subsidiaire proposé mènerait ses travaux par correspondance, et sa composition (quatre membres de chaque groupe) lui garantit une taille suffisamment restreinte pour travailler efficacement tout en restant représentatif.

262. Un porte-parole du groupe des gens de mer déclare que le texte pourrait aussi veiller à ce que les résultats des travaux par correspondance soient envoyés, avant finalisation, à tous les Etats Membres pour commentaires de la part des autorités compétentes, dans un délai d'un mois à partir de leur réception.

263. Le président du groupe gouvernemental indique que son groupe, bien que soutenant la logique qui sous-tend le projet de résolution et en approuvant le principe, a plusieurs problèmes à soulever. D'abord, bien que la création d'un groupe par correspondance permette de mener rapidement les travaux nécessaires, cela pourrait exclure du processus des gouvernements intéressés. Une plus grande participation permettrait également une plus grande adhésion au résultat. En effet, certains représentants gouvernementaux craignent que la procédure prévue soit peu sûre et soulignent le besoin de mettre en place un processus plus inclusif.

264. La représentante gouvernementale des Etats-Unis rappelle que l'article XIII précise que les Membres qui n'ont pas ratifié la convention n'ont pas de droit de vote mais peuvent participer aux travaux, or le projet de résolution les exclut de toute participation. Elle souligne aussi que le groupe par correspondance aura besoin d'un cadre de référence très solide pour mener ses travaux.

265. Un représentant gouvernemental de la République islamique d'Iran déclare qu'il est nécessaire de préciser que les mandants auront le droit de faire des commentaires avant que le résultat ne soit présenté au Conseil d'administration et que le groupe par correspondance sera un organe subsidiaire de la commission. En outre, il sera nécessaire d'accorder suffisamment de temps aux autorités nationales pour mener des consultations avec leurs propres instances compétentes, y compris les autorités de l'Etat du port.

266. Le vice-président du groupe des armateurs convient que le groupe par correspondance sera un organe subsidiaire de la commission et que tous les Etats Membres concernés, et non exclusivement ceux ayant ratifié la convention, participeront au processus de consultation.

- 
267. La présidente explique que le groupe par correspondance mènera ses travaux, transmettra ensuite le résultat pour que des commentaires puissent être émis dans le délai imparti et que ceux-ci reviendront au groupe par correspondance pour consolidation avant de présenter le résultat final au Conseil d'administration.
268. Un représentant gouvernemental de la République de Corée souligne qu'un délai d'un mois ne suffira pas et ne permettra pas la pleine participation des Membres concernés. Il propose donc une période de trois mois. Les représentants gouvernementaux des Bahamas, de la Bulgarie, du Canada, de l'Inde, du Kenya, de la Norvège, du Portugal et de la Thaïlande approuvent la période de trois mois.
269. Un nouvel alinéa est ajouté au projet de résolution prévoyant que les résultats des travaux du groupe par correspondance en vue de l'amendement des directives de l'OIT pour les inspections par l'Etat du pavillon et le contrôle par l'Etat du port seront transmis avant leur finalisation à tous les Etats Membres pour commentaires de la part des autorités compétentes, dans un délai de trois mois à partir de leur réception.
270. La résolution, telle qu'adoptée, figure à l'annexe VIII.

**f) Résolution concernant l'amélioration du processus d'élaboration des propositions d'amendement au code de la MLC, 2006**

271. Le projet de résolution a été adopté par le Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale et transmis à la commission pour approbation et adoption, accompagné du modèle de présentation joint.
272. Le président du groupe gouvernemental fait part d'un fort soutien en faveur de l'utilisation du modèle sur une base volontaire au moment de présenter des propositions d'amendement au code de la MLC, 2006, en tant que moyen de faciliter leur examen. Un représentant gouvernemental de la République de Corée propose la suppression des crochets qui sont restés dans le modèle. Il en est décidé ainsi.
273. La résolution, telle qu'adoptée, figure à l'annexe IX.

**g) Projet de résolution sur les mesures transitoires relatives à l'entrée en vigueur des amendements au code de la MLC, 2006, concernant la piraterie et le vol à main armée à l'encontre des navires**

274. Un représentant gouvernemental de la Bulgarie, présentant le projet de résolution, indique qu'il est clairement apparu qu'un problème peut survenir dans la mise en œuvre des amendements au code qui ont été adoptés par la présente commission en relation avec les documents requis par la MLC, 2006, et en particulier les parties I et II de la déclaration de conformité du travail maritime. Conformément au projet de résolution, les Etats Membres sont priés 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, et 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 avant l'entrée en vigueur des amendements, y compris pour ce qui est de l'exercice du contrôle par l'Etat du port.

- 
- 275.** Le vice-président du groupe des armateurs signale que, lors de l'examen des propositions d'amendement au code, le groupe des armateurs a clairement annoncé qu'il n'accepterait pas d'amendements en lien avec un nouveau dispositif de garantie financière, remettant en question sa nécessité, son caractère approprié ou proportionné. L'autre préoccupation majeure est liée à la charge administrative que la régularité des amendements au code a commencé à faire peser sur les gouvernements et les armateurs, surtout en ce qui concerne les modifications au niveau des législations nationales et des documents, en particulier les parties I et II de la déclaration de conformité du travail maritime. Compte tenu des commentaires de la part des gouvernements à propos des difficultés de mise en œuvre des amendements qui ont déjà été adoptés et des efforts de la part des armateurs pour respecter les amendements de 2014, le projet de résolution soulève de graves préoccupations. Si le groupe des armateurs a accepté les amendements adoptés par la présente réunion, étant entendu qu'ils codifient la pratique actuelle et l'intègrent à la convention pour plus de confort, il n'a pas changé d'avis quant au fait que la protection des salaires des gens de mer en cas d'actes de piraterie ou de vols à main armée est déjà prévue dans la convention, dans sa version adoptée en 2006. Il estime donc qu'il pourrait bien être inutile de modifier les parties I et II de la déclaration de conformité du travail maritime à cause des amendements. Alors qu'il revient aux Etats Membres de décider si des modifications à la déclaration de conformité du travail maritime s'imposent, le projet de résolution donne trop l'impression que de tels changements sont nécessaires et peut générer de la confusion, une charge de travail conséquente et des difficultés. Le vice-président du groupe des armateurs s'oppose donc au projet de résolution.
- 276.** Le président du groupe gouvernemental signale que certaines délégations pourraient soutenir le projet de résolution, alors que d'autres s'y opposent fermement.
- 277.** Un représentant gouvernemental de la Norvège fait part de sa forte opposition au projet de résolution. La politique de son pays prévoit de n'inclure dans la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime que des références à la législation qui est nécessaire, c'est-à-dire relative aux éléments qui sont sujets aux inspections à bord. Il est évident à cet égard que les droits des gens de mer qui sont détenus à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée ne peuvent pas faire l'objet d'inspections à bord. Du reste, même si les amendements au code qui ont été adoptés requièrent des actions pour être mis en œuvre au travers de la législation, aucune modification n'est nécessaire aux documents que les navires ont à leur bord. Un représentant gouvernemental de la Barbade fait également part de sa vive opposition au projet de résolution qui pourrait inciter des Etats du port à tenter d'imposer leurs propres lois nationales aux navires accostant dans leurs ports. Les représentants gouvernementaux du Panama et des Philippines conviennent également que le projet de résolution n'est pas approprié.
- 278.** Le vice-président du groupe des gens de mer, compte tenu des commentaires émis, ne soutient pas le projet de résolution.
- 279.** Le projet de résolution est retiré.

## **X. Divers**

- 280.** Le vice-président du groupe des gens de mer, à la lumière de la discussion relative à l'abrogation ou au retrait de certaines conventions et plus particulièrement au retrait probable de la convention n° 147 lors de la prochaine session de la Commission tripartite spéciale, encourage le Bureau à entamer une discussion avec les Etats-Unis à propos des avantages de la ratification de la MLC, 2006, pour les Etats-Unis et l'industrie maritime internationale, y compris à propos des effets du programme national de contrôle par l'Etat du port sur

---

l'application de la convention. Cela permettrait de garantir des conditions de travail et de vie décentes pour les gens de mer du monde entier.

281. Une représentante gouvernementale des Etats-Unis fait remarquer que la question du statut des instruments abrogés qui sont repris dans la convention n° 147 est une question pour tous les Etats du port. Les Etats-Unis sont conscients de leurs responsabilités en vertu de la convention n° 147, et la législation restera en vigueur même si cette dernière est abrogée.
282. Le vice-président du groupe des gens de mer souhaite que l'on se souvienne de tous les gens de mer qui ont perdu la vie lors d'accidents maritimes depuis la dernière session de la commission et que l'on adresse des pensées à leurs familles.

### **Nomination du bureau de la commission**

283. Le Bureau de la Commission tripartite spéciale pour la période s'étendant jusqu'à la fin de sa prochaine session a été désigné comme suit:

*Présidente:* M<sup>me</sup> Julie Carlton (membre gouvernementale, Royaume-Uni)

*Vice-présidents:* M. Martin Marini (membre gouvernemental, Singapour)

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

M. Dirk Max Johns (membre du groupe des armateurs, Allemagne)

### **Dates de la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale**

284. Il est décidé que la prochaine réunion de la commission se déroulera du 18 au 22 avril 2021.

## **XI. Clôture de la réunion**

285. La secrétaire générale félicite les membres de la commission d'avoir rempli leur mission et accompli les nombreuses tâches qui figuraient sur un ordre du jour chargé. Faisant remarquer que M. Bowring ne représenterait plus le groupe des armateurs ni ne participerait à la commission, elle rappelle qu'il est à la tête du groupe des armateurs au sein de l'OIT depuis 2006, et qu'il était le porte-parole de ce même groupe lors des discussions portant sur le respect et l'application avant la Conférence ayant adopté la MLC, 2006. M. Bowring participe aux réunions de l'OIT au nom des armateurs depuis plus de vingt ans et a toujours été un fervent défenseur du dialogue social. Elle le remercie pour son soutien aux travaux maritimes menés en dehors des réunions formelles de l'OIT et salue son enthousiasme et sa volonté de faire progresser des thèmes liés au bien-être des gens de mer. Il convient aussi de saluer sa participation active pour tenter de résoudre les cas d'abandon des marins du Liberty Pruddencia et du Bramco 1. Elle remercie également M. Cacadac, le vice-président du groupe gouvernemental, dont la sagesse, l'expérience et les conseils constructifs ont bénéficié à la commission au cours de ses deux mandats de vice-président.

286. Le vice-président du groupe des armateurs indique que, malgré les fortes contraintes de temps, la commission a pu mener des discussions fructueuses à propos de plusieurs difficultés auxquelles le secteur maritime est confronté. Il estime que le fait que la convention puisse être amendée n'implique pas qu'elle doive être amendée: tout amendement comporte des conséquences, connues ou pas, et peut potentiellement générer des conflits et avoir des effets inattendus. Plus particulièrement, la convention ne doit pas être modifiée lorsque les questions soulevées sont déjà couvertes, même de façon générale, dans des dispositions existantes. La MLC, 2006, donne clairement un nouveau cap au secteur

---

et au Bureau. Les travaux de la commission ont considérablement accru la maîtrise de la convention et ont clarifié la façon dont elle doit être utilisée à l'avenir. Il est ravi que 86 Membres aient ratifié la convention et que d'autres ratifications se profilent, et il espère que de nombreux autres pays la ratifieront pour atteindre l'objectif initial d'un taux de ratification similaire aux conventions MARPOL, SOLAS et STCW. Il ajoute que le groupe des armateurs prend très au sérieux ses responsabilités pour veiller au bien-être des gens de mer. Même si les nouvelles dispositions relatives à la garantie commencent à réduire les effets des cas d'abandon, il y a encore du travail à faire pour résoudre efficacement les problèmes non résolus. Les Etats du pavillon, les Etats du port et les Etats de résidence doivent agir de façon responsable et remplir leurs obligations, comme le souligne la MLC, 2006, et les directives conjointes OIT/OMI sur l'abandon. S'agissant de sa dernière participation à la réunion de la Commission tripartite spéciale, il exprime sa gratitude pour l'honneur et le privilège d'avoir mené un groupe d'armateurs dynamique et impliqué, et il souhaite à tous beaucoup de succès tripartites à l'avenir.

- 287.** Le vice-président du groupe des gens de mer fait remarquer que l'adoption des amendements au code est un petit pas vers l'atténuation des effets néfastes des actes de piraterie sur les gens de mer et leurs familles. La commission a également énormément progressé en examinant plusieurs instruments maritimes antérieurs et en réaffirmant l'importance du respect des droits fondamentaux des gens de mer en application de l'article III de la convention. Il est essentiel de continuer d'encourager d'autres ratifications de la MLC, 2006, et de la convention n° 185. Les discussions sur la base de données conjointe OIT/OMI sur les cas d'abandon et sur l'étude de l'ITF ont aussi permis d'attirer l'attention sur les tendances, les progrès accomplis et les difficultés persistantes pour la résolution de ces cas. Il salue les efforts des armateurs et des gouvernements pour soutenir le processus dans sa globalité et remercie M. Bowring pour son engagement et M. Caedac pour sa participation active.
- 288.** La présidente reconnaît le travail accompli par la commission et la précieuse contribution de tous les groupes lors des discussions. Elle remercie également les membres de la commission de l'avoir réélue pour un autre mandat et déclare la réunion close.

---

## Annexe I

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

1. Rapport du Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale
2. Examen de toute proposition d'amendement au code de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006)
3. Echange d'informations sur l'application de la MLC, 2006
4. Examen, le cas échéant, des demandes de consultation au titre de l'article VII de la MLC, 2006
5. Examen des normes internationales du travail relatives au secteur maritime (en réponse à la demande formulée par le Conseil d'administration dans le cadre du fonctionnement du mécanisme d'examen des normes)<sup>1</sup>
6. Autres questions

<sup>1</sup> Le Conseil d'administration «a renvoyé les instruments maritimes (ensembles 18 et 20) à la Commission tripartite spéciale établie en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), qui en fera une analyse approfondie et fera rapport au Conseil d'administration». Voir document [GB.326/LILS/3/2](http://www.ilo.org/gb/decisions/GB326-decision/WCMS_461373/lang--fr/index.htm). Décision disponible à l'adresse suivante: [http://www.ilo.org/gb/decisions/GB326-decision/WCMS\\_461373/lang--fr/index.htm](http://www.ilo.org/gb/decisions/GB326-decision/WCMS_461373/lang--fr/index.htm).

---

## Annexe II

### Session d'information sur la mise en œuvre des amendements de 2014 à la MLC, 2006 (Clubs P&I)

Voir le lien suivant: [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/--ed\\_norm/--normes/documents/presentation/wcms\\_626970.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/--ed_norm/--normes/documents/presentation/wcms_626970.pdf) (disponible en anglais uniquement).

---

## Annexe III

### Amendement au code de la MLC, 2006, concernant la règle 2.1

#### **Norme A2.1 – Contrat d’engagement maritime**

Insérer un nouveau paragraphe 7, comme suit:

7. Tout Membre exige qu’un contrat d’engagement maritime continue à produire ses effets lorsque, à la suite d’actes de piraterie ou de vols à main armée à l’encontre des navires, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, même si la date fixée pour son échéance est passée ou que l’une ou l’autre partie a notifié sa suspension ou résiliation. Aux fins du présent paragraphe, l’expression:

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

### Amendement au code de la MLC, 2006, concernant la règle 2.2

#### **Norme A2.2 – Salaires**

Insérer un nouveau paragraphe 7, comme suit:

7. Lorsque, à la suite d’actes de piraterie ou de vols à main armée à l’encontre des navires, un marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, le salaire et autres prestations prévus dans son contrat d’engagement maritime, la convention collective ou la législation nationale applicables continuent de lui être versés, et les virements prévus continuent d’être effectués, conformément au paragraphe 4 de la présente norme, pendant toute la période de captivité, jusqu’à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié, conformément à la norme A2.5.1 ou, lorsque le marin décède pendant sa captivité, jusqu’à la date de son décès telle que déterminée conformément à la législation nationale applicable. Les expressions *piraterie* et *vols à main armée à l’encontre des navires* ont la même signification qu’au paragraphe 7 de la norme A2.1.

### Amendement au code de la MLC, 2006, concernant la règle 2.5 – Rapatriement

#### **Principe directeur B2.5.1 – Conditions des droits au rapatriement**

Remplacer le paragraphe 8 par ce qui suit:

8. Le droit au rapatriement peut expirer si le marin intéressé ne le revendique pas dans un délai raisonnable défini par la législation nationale ou les conventions collectives, sauf lorsque le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, à la suite d’actes de piraterie ou de vols à main armée à l’encontre des navires. Les expressions *piraterie* et *vols à main armée à l’encontre des navires* ont la même signification qu’au paragraphe 7 de la norme A2.1.

## Annexe IV

### Résumé des recommandations relatives aux instruments maritimes

Age minimum			
Instrument	Catégorie	Action proposée	
C7	Dépassée	Retrait	
C58	Dépassée	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encourager les pays liés par la C58 à ratifier la MLC, 2006</li> <li>• Encourager les pays ayant ratifié la MLC, 2006, mais qui sont encore liés par la C58 pour les TNM<sup>1</sup>, à étendre l'application de la MLC, 2006, aux TNM</li> <li>• Encourager les Etats encore liés par la C58, qui ont ratifié la C138, mais qui ont fixé un âge minimum de 14 ans: i) à fixer, conformément à la MLC, 2006, un âge minimum d'au moins 16 ans; ou ii) pour ceux qui ont fixé l'âge minimum de 18 ans pour le travail maritime, à envoyer une déclaration au Bureau précisant que l'article 3 de la C138 s'applique au travail maritime</li> <li>• Revoir le statut de la C58 lors de la prochaine commission</li> </ul>	
R153	Dépassée	Retrait	
Examen médical (gens de mer)			
Instrument	Catégorie	Action proposée	
C16	Dépassée	Abrogation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encourager les pays ayant ratifié la MLC, 2006, mais qui sont encore liés par la C16 ou la C73 pour les TNM, à étendre l'application de la MLC, 2006, aux TNM</li> <li>• Promouvoir la ratification de la MLC, 2006, auprès des pays encore liés par la C16 ou la C73</li> </ul>
C73	Dépassée	Abrogation	
Formation et qualifications (gens de mer)			
Instrument	Catégorie	Action proposée	
C53	Dépassée	Abrogation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encourager les pays ayant ratifié la MLC, 2006, mais qui sont encore liés par la C53 ou la C74 pour les TNM, à étendre l'application de la MLC, 2006, aux TNM</li> <li>• Promouvoir la ratification de la MLC, 2006, auprès des pays encore liés par la C53 ou la C74</li> </ul>
C74	Dépassée	Abrogation	
Recrutement et placement (gens de mer)			
Instrument	Catégorie	Action proposée	
C9	Dépassée	Abrogation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promouvoir la ratification de la MLC, 2006, auprès des pays encore liés par la C9 et fournir une assistance technique à cet effet</li> <li>• Encourager les pays ayant ratifié la MLC, 2006, mais qui sont encore liés par la C9 pour les TNM, à étendre l'application de la MLC, 2006, aux TNM</li> </ul>
C179	Dépassée	Retrait	
R107	Dépassée	Retrait	
R186	Dépassée	Retrait	
Contrats d'engagement maritime			
Instrument	Catégorie	Action proposée	
C22	Dépassée	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encourager les pays liés par la C22 à ratifier la MLC, 2006</li> <li>• Encourager les pays ayant ratifié la MLC, 2006, mais qui sont encore liés par la C22 pour les TNM, à étendre l'application de la MLC, 2006, aux TNM</li> <li>• Revoir le statut de la C22 lors de la prochaine commission</li> </ul>	
Salaires, durée du travail ou du repos des gens de mer et effectifs des navires			
Instrument	Catégorie	Action proposée	
C57	Dépassée	Retrait	
R49	Dépassée	Retrait	
C76	Dépassée	Retrait	
C93	Dépassée	Retrait	
C109	Dépassée	Retrait	
R109	Dépassée	Recommander que le Conseil d'administration prenne note du remplacement au sens juridique de la R109 par la R187	
C180	Dépassée	Retrait	
R187	Dépassée	Retrait	
Droit à un congé (gens de mer)			
Instrument	Catégorie	Action proposée	
C54	Dépassée	Retrait	
C72	Dépassée	Retrait	
C91	Dépassée	Abrogation	Encourager les pays liés par la C91 à ratifier la MLC, 2006

C146	Dépassée	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encourager les pays liés par la C146 à ratifier la MLC, 2006</li> <li>• Encourager les pays ayant ratifié la MLC, 2006, mais qui sont encore liés par la C146 pour les TNM, à étendre l'application de la MLC, 2006, aux TNM</li> <li>• Revoir le statut de la C146 lors de la prochaine commission</li> <li>• Reconnaître que la C146 prévoit que les Etats peuvent étendre son application aux personnes exclues de la définition des gens de mer contenue dans la convention, ou à certaines catégories de ces personnes, et attirer l'attention du Groupe de travail tripartite du MEN sur toutes questions qu'une telle extension pourrait soulever</li> </ul>	
<b>Rapatriement des gens de mer</b>			
<b>Instrument</b>	<b>Catégorie</b>	<b>Action proposée</b>	
C23	Dépassée	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encourager les pays liés par la C23 à ratifier la MLC, 2006</li> <li>• Encourager les pays ayant ratifié la MLC, 2006, mais qui sont encore liés par la C23 pour les TNM, à étendre l'application de la MLC, 2006, aux TNM</li> <li>• Revoir le statut de la C23 lors de la prochaine commission</li> </ul>	
R27	Dépassée	Retrait	
C166	Dépassée	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encourager les pays liés par la C166 à ratifier la MLC, 2006</li> <li>• Encourager les pays ayant ratifié la MLC, 2006, mais qui sont encore liés par la C166 pour les TNM, à étendre l'application de la MLC, 2006, aux TNM</li> <li>• Revoir le statut de la C166 lors de la prochaine commission</li> </ul>	
R174	Dépassée	Retrait	
<b>Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage</b>			
<b>Instrument</b>	<b>Catégorie</b>	<b>Action proposée</b>	
C8	Dépassée	Abrogation	Encourager les pays ayant ratifié la MLC, 2006, mais qui sont encore liés par la C8 pour les TNM, à étendre l'application de la MLC, 2006, aux TNM
<b>Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer</b>			
<b>Instrument</b>	<b>Catégorie</b>	<b>Action proposée</b>	
R77	Dépassée	Recommander que le Conseil d'administration prenne note du remplacement au sens juridique de la R77 par la R137	
R137	Dépassée	Retrait	
R139	Dépassée	Retrait	
C145	Dépassée	Abrogation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encourager les pays liés par la C145 à ratifier la MLC, 2006</li> <li>• Encourager les pays ayant ratifié la MLC, 2006, mais qui sont encore liés par la C145 pour les TNM, à étendre l'application de la MLC, 2006, aux TNM</li> </ul>
R154	Dépassée	Retrait	

<sup>1</sup> Territoires non métropolitains (TNM)

---

## Annexe V

### Résolution concernant les mesures à adopter en relation avec l'abandon de gens de mer

La Commission tripartite spéciale, créée par le Conseil d'administration en application de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée,

Ayant tenu sa troisième réunion à Genève, du 23 au 27 avril 2018,

Ayant adopté des mesures relatives à l'abandon des gens de mer lors de sa première réunion et ayant encore discuté, lors de ses deuxième et troisième réunions, des problèmes qui subsistent,

Reconnaissant le besoin de résoudre rapidement et efficacement les cas où des gens de mer sont abandonnés,

Reconnaissant en outre que, en cas d'abandon de gens de mer depuis ou sur des navires battant le pavillon d'un Etat qui n'a pas ratifié la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, ou alors qu'ils travaillent à bord de tels navires, il est nécessaire de soutenir les marins grâce à l'application des *Directives conjointes OIT/OMI pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer*;

- a) encourage tous les Etats Membres qui ne l'ont pas encore fait à accepter les amendements de 2014 à la convention du travail maritime, 2006, afin que les gens de mer disposent de la protection nécessaire que lesdits amendements prévoient, et encourage les Etats Membres qui n'ont pas encore ratifié la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, à le faire dans les plus brefs délais;
- b) prie instamment tous les Etats Membres de signaler rapidement tous les cas d'abandon survenant dans leur juridiction de façon à pouvoir les enregistrer dans la base de données commune OIT/OMI des cas signalés d'abandon et de mettre à jour leur statut une fois le cas résolu;
- c) prie instamment tous les Etats Membres de fournir en temps voulu l'assistance sociale et les services consulaires et médicaux nécessaires aux gens de mer concernés, conformément aux dispositions des amendements de 2014 à la convention du travail maritime, 2006, ou tenant compte des orientations fournies dans les *Directives conjointes OIT/OMI pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer*, et d'aider au rapatriement rapide des membres d'équipage concernés;
- d) invite le Conseil d'administration à demander au Directeur général de travailler en étroite collaboration avec l'Organisation maritime internationale afin de dialoguer avec les différentes parties et de participer à la résolution des cas difficiles.

---

## Annexe VI

### Résolution concernant la facilitation de la permission de descendre à terre et du transit

La Commission tripartite spéciale, créée par le Conseil d'administration en application de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée,

Ayant tenu sa troisième réunion à Genève, du 23 au 27 avril 2018;

Reconnaissant que, par l'adoption des amendements aux annexes I, II et III de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, l'Organisation internationale du Travail a relevé combien il est important de faciliter efficacement la permission de descendre à terre des gens de mer;

Notant que la convention n° 185 stipule que les Etats Membres reconnaissent que les gens de mer travaillent et vivent sur des navires se livrant au commerce international et que l'accès aux facilités à terre et la permission à terre sont des éléments essentiels au bien-être général des gens de mer et, partant, à la réalisation d'une navigation plus sûre et d'océans plus propres;

Notant que la règle 4.4 de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, prévoit que les Membres veillent à ce que les installations de bien-être à terre, s'il en existe, soient aisément accessibles;

Notant en outre d'autres instruments internationaux pertinents, en particulier les normes 3.44 et 3.44*bis* de l'annexe de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL), 1965, et la résolution de l'Assemblée de l'OMI A.1090(28) sur le traitement équitable des membres de l'équipage en ce qui concerne les permissions à terre et l'accès aux installations à terre;

- a) reconnaît que les Etats cherchent à sécuriser leurs frontières aériennes, terrestres et maritimes;
- b) exprime sa préoccupation devant les difficultés auxquelles les gens de mer continuent de faire face pour obtenir des permissions de descendre à terre et pour transiter dans certains ports et terminaux dans le monde;
- c) reconnaît que, malgré l'augmentation du nombre d'Etats Membres ayant ratifié la convention n° 185, il semble toujours problématique de veiller à ce que la convention s'applique comme initialement prévu, et les visiteurs des navires, y compris des représentants des organisations de bien-être et des organisations syndicales<sup>1</sup> des gens de mer, semblent toujours éprouver des difficultés à accéder à certaines zones portuaires;
- d) prie urgemment les Etats Membres de reconnaître le droit des gens de mer de descendre à terre et de veiller à la facilitation efficace de la permission de descendre à terre des gens de mer et du transit qui en découle, conformément à la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée;
- e) invite le Conseil d'administration à prier le Directeur général de diffuser la présente résolution et d'attirer l'attention de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations sur ladite résolution.

<sup>1</sup> Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), 2003, tel qu'amendé, article 16.3.15.

---

## Annexe VII

### Résolution concernant le travail décent dans le secteur de la navigation intérieure

La Commission tripartite spéciale, créée par le Conseil d'administration en application de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée,

Ayant tenu sa troisième réunion à Genève, du 23 au 27 avril 2018;

Notant les relations étroites entre la navigation maritime et la navigation intérieure, et les liens entre ces deux secteurs au sein de la chaîne logistique du transport;

Notant que le nombre d'accidents mortels survenant dans l'industrie de la navigation intérieure ternit l'image publique de tout le secteur maritime;

Notant que l'unique instrument de l'Organisation internationale du Travail couvrant le secteur de la navigation intérieure est la recommandation (n° 8) sur la durée du travail (navigation intérieure), 1920;

Regrette les pertes humaines que provoquent régulièrement des accidents dans certaines parties du secteur;

Notant que le personnel opérant sur les voies de navigation intérieure doit faire face à des conditions de vie et de travail très particulières qui nécessitent une attention spéciale;

Notant le contenu du document de travail n° 297 sur les conditions de vie et de travail dans la navigation intérieure en Europe que le Bureau international du Travail a publié en 2013;

Reconnaissant que certaines parties du secteur se caractérisent par un déficit de conditions de vie et de travail décentes et que le Bureau international du Travail devrait entreprendre des actions pour corriger ce déficit;

Reconnaissant l'importance des voies navigables intérieures en tant que mode de transport durable pour les marchandises et les personnes;

Encourage les organes consultatifs sectoriels <sup>1</sup>, qui se réuniront en janvier 2019, à envisager de recommander au Conseil d'administration l'organisation d'une réunion sectorielle au cours de la période biennale 2020-21 pour discuter de la façon de promouvoir le travail décent dans le secteur de la navigation intérieure.

<sup>1</sup> Les organes consultatifs sectoriels (qui sont composés des coordonnateurs gouvernementaux régionaux, des coordonnateurs de l'Organisation internationale des employeurs (OIE) et de la Confédération syndicale internationale (CSI), des représentants des fédérations syndicales mondiales concernées et des partenaires sectoriels de l'OIE, et qui bénéficient de l'appui du Bureau) ont été institués en 2007 pour renforcer le processus de consultation aux fins de l'examen du contenu et des types d'activités sectorielles et pour formuler des recommandations visant à aider le Bureau à établir les priorités des travaux sectoriels (voir [document GB.298/12\(Rev.\)](#), paragr. 40).

---

## Annexe VIII

### **Résolution concernant les amendements aux directives de l'OIT pour les inspections par l'Etat du pavillon et le contrôle par l'Etat du port afin de refléter les amendements au code de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006)**

La Commission tripartite spéciale, créée par le Conseil d'administration en application de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée,

Ayant tenu sa troisième réunion à Genève, du 23 au 27 avril 2018;

Rappelant que la Conférence internationale du Travail, ayant adopté la convention du travail maritime, 2006, a adopté la résolution XIII concernant l'élaboration de directives pour l'inspection par l'Etat du pavillon et la résolution IV concernant l'élaboration de directives pour le contrôle par l'Etat du port, lesquelles demandaient que des réunions tripartites d'experts mettent au point des orientations pour mener des inspections de l'Etat du pavillon et prêter assistance aux agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006,

Notant que, sur la base des résolutions susmentionnées, les *Directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006*, et 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*, ont été adoptées en 2008,

Notant l'adoption des amendements de 2014 et de 2016 au code de la convention du travail maritime, 2006, et tenant compte du processus continu d'examen et de la possible adoption d'amendements à la convention,

Consciente que lesdites directives pour les inspections par l'Etat du pavillon et le contrôle par l'Etat du port ne fournissent aucune orientation aux autorités de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port en ce qui concerne les amendements au code de la convention du travail maritime, 2006, et que cette situation a soulevé des préoccupations quant à l'absence d'harmonisation dans leur application et leur respect,

Décide, conformément à l'article 15 de son règlement, d'établir un organe subsidiaire dont le mandat est le suivant:

- i) mener des travaux par correspondance pour modifier les *Directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006*, et 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*, afin de refléter exclusivement les amendements à la convention;
- ii) transmettre les conclusions des travaux, avant leur finalisation, à tous les Etats Membres pour commentaires de la part des autorités compétentes, dans un délai de trois mois à partir de leur réception;
- iii) présenter le résultat de ses travaux au Conseil d'administration pour qu'il autorise la publication des directives modifiées sur le site Web de l'OIT.

L'organe subsidiaire se compose de quatre représentants gouvernementaux, de quatre représentants des armateurs et de quatre représentants des gens de mer, conformément au règlement de la Commission tripartite spéciale, et bénéficie du soutien du Bureau.

Les travaux de l'organe subsidiaire sont coordonnés par le bureau de la Commission tripartite spéciale.

---

## Annexe IX

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

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

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

---

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

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

Date: jour/mois/année

Objet

Proposition soumise par (veuillez cocher la case correspondante)

Gouvernement(s) de .....  
(appuyé par: .....)

Armateurs

Gens de mer

Coordonnées

Nom: .....

Poste: .....

E-mail: .....

Téléphone: .....

**Références** (à l'usage du BIT uniquement)

**Contexte**

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

---

## Finalité

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

## Considérations pertinentes

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

## Amendement proposé

Norme	Principe directeur	Texte actuel (s'il s'agit d'un nouveau texte, veuillez indiquer «non applicable»)	Texte proposé

## Mesures transitoires, le cas échéant

Veillez indiquer toute proposition de mesure transitoire qui devrait être adoptée avec l'amendement proposé.

Veillez joindre tout document ou référence pour appuyer la proposition.

Remarque: L'auteur de la proposition voudra sans doute discuter de manière informelle du contenu de cette proposition avec le bureau de la Commission tripartite spéciale avant la soumission officielle de celle-ci.

---

## Amendements au code

### *Article XV*

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

**List of Participants**  
**Liste des participants**  
**Lista de participantes**



---

Chairperson of the third meeting of the Special Tripartite Committee  
of the Maritime Labour Convention, 2006, as amended (MLC, 2006)  
Présidente de la troisième réunion de la Commission tripartite spéciale  
de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006)  
Presidenta de la tercera reunión del Comité Tripartito Especial  
para el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006,  
en su versión enmendada (MLC, 2006)

Ms Julie CARLTON, Maritime & Coastguard Agency, United Kingdom

Government representatives  
Représentants des gouvernements  
Representantes de los gobiernos

**AUSTRALIA AUSTRALIE**

Mr Greg PUSEY, Australian Maritime Safety Authority

**BAHAMAS**

Capt. Dwain E. HUTCHINSON, The Bahamas Maritime Authority, United Kingdom

Mr Oli OLSEN, The Bahamas Maritime Authority, United Kingdom

**BANGLADESH**

Mr M.D. Shahjahan HOWLADER, Department of Shipping

Mr Habibur RAHMAN, Directorate of Seamen & Emigration Welfare

**BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA**

M. Bart HEYLBROECK, Service public fédéral Mobilité et Transports – DG Navigation

M<sup>me</sup> Anyès NAUWELAERTS, Service public fédéral Mobilité et Transports – DG Navigation

M<sup>me</sup> Thérèse BOUTSEN, mission permanente de la Belgique, Genève, Suisse

**BENIN BÉNIN**

M. Guy Basilide AGUEHOUNDE, Direction de la marine marchande

**BULGARIA BULGARIE**

Mr Marko BAZLYANKOV, Bulgarian Maritime Administration

**CANADA CANADÁ**

Mr Bernard LECLERC, Transport Canada

Ms Lysane DURAND, Department of Justice

---

## **CHILE CHILI**

S. E. Sra. Carla SERAZZI, Misión Permanente de Chile, Ginebra, Suiza

Sr. Alex SALDÍAS, Misión Permanente de Chile, Ginebra, Suiza

Sr. Ricardo MATUTE, Misión Permanente de Chile, Ginebra, Suiza

Sra. Daniela FERREIRA, Misión Permanente de Chile, Ginebra, Suiza

## **CHINA CHINE**

Mr Yuli CHEN, Shanghai Maritime University

Mr Ping GUO, Dalian Maritime University

Mr Mao HONGXIN, Guangdong Maritime Safety Administration

Mr Yu HONG JIANG, Maritime Safety Administration

Mr Wang CHENG, Ministry of Human Resources and Social Security

Mr Li GANG, Ministry of Human Resources and Social Security

Mrs Li GUANYU, Ministry of Transport

Mr Yang XINZHAI, Maritime Safety Administration

Ms Ming Hong LI

## **CÔTE D'IVOIRE**

M. Djenan Jean-Claude BABY, Officier des affaires maritimes et portuaires

M. Yao AMANI, Officier des affaires maritimes et portuaires

M. Assi Laurent EBAKOUÉ, mission permanente de Côte d'Ivoire, Genève, Suisse

## **CROATIA CROATIE CROACIA**

Ms Ana-Marija BATINOVIĆ, Ministry of Sea, Transport and Infrastructure

## **CUBA**

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

## **DENMARK DANEMARK DINAMARCA**

Ms Nanna Elm Bille ADAMSEN, Danish Maritime Authority

Ms Charlotte Ahrendt STEEN, Danish Maritime Authority

Ms Kristina RAVN, Danish Maritime Authority

## **DJIBOUTI**

M. Houmed Gaba Maki HOUMED GABA, mission permanente de Djibouti, Genève, Suisse

---

**DOMINICAN REPUBLIC  
RÉPUBLIQUE DOMINICAINE  
REPÚBLICA DOMINICANA**

S. E. Sra. Gilka MELÉNDEZ, Misión Permanente de la República Dominicana, Ginebra, Suiza

Sra. Priscila BAUSTISTA DE LA CRUZ, Misión Permanente de la República Dominicana, Ginebra, Suiza

**FINLAND FINLANDE FINLANDIA**

Ms Aino-Maija ALSTELA, Ministry of Social Affairs and Health

Mr Nico STEINER, Ministry of Economic Affairs and Employment

**FRANCE FRANCIA**

M. Yves LE NOZAHIC, ministère de la Transition écologique et solidaire, Direction des affaires maritimes

M. Thibault ROCHARD, ministère de la Transition écologique et solidaire, Direction des affaires maritimes

**GEORGIA GÉORGIE**

Mr Merba KADJAIA, LEPL Maritime Transport Agency

**GERMANY ALLEMAGNE ALEMANIA**

Ms Dietz ULRIKE, Bundesministerium für Arbeit und Soziales

Mr Sebastian KANNENBERG, Federal Ministry of Labour and Social Affairs

**GREECE GRÈCE GRECIA**

Mr Vasiliki ANTONAKOU, Hellenic Ministry of Maritime Affairs Insular Policy

Ms Marina CHARALAMPOUS, Hellenic Ministry of Maritime Affairs and Insular Policy

**INDIA INDE**

Mr Venkatesan SRIKANTH, Ministry of Labour and Employment

Mr Subhash BARGUZER, Ministry of Shipping

**INDONESIA INDONÉSIE**

Ms Rina SETYAWATI, Permanent Mission of Indonesia, Geneva, Switzerland

Mr Epafras SITEPU, Ministry of Foreign Affairs

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

Mr Abbas TAVAZONI ZADEH, Ports and Maritime Organization

Mr Aliakbar MARZBAN, Ports and Maritime Organization

---

**JAPAN JAPON JAPÓN**

Mr Tomoyasu IZAKI, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Mr Setsuo NOMURA, Japan Maritime Center

Mr Satoru YANASE, Management Systems Department

Ms Mariko OTA, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Mr Fumihiko KANEKO, Permanent Mission of Japan, Geneva, Switzerland

**JORDAN JORDANIE JORDANIA**

Mr Walid Ismail AL HANNINI, Jordan Maritime Commission

**KENYA**

Ms Josephine Mabuti NTHIA, Kenya Maritime Authority

**KIRIBATI**

Capt. Etekieru IOTUA, Marine Training Centre

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

Mr Jung-Hee KANG, Ministry of Oceans and Fisheries

Mr Ho-Hyun JIN, Ministry of Oceans and Fisheries

Mr Hyun-Wook DOO, Korea Institute of Maritime & Fisheries Technology

Mr Yeong-Woo JEON, Korea Maritime & Ocean University

Mr Yung-sok CHOE, Korea Maritime Institute

Mr Byeong Hee KWON, Permanent Mission of Korea, Geneva, Switzerland

**LATVIA LETTONIE LETONIA**

Ms Sandra LIELBARDE, Maritime Administration of Latvia

**LIBERIA LIBÉRIA**

Mr David PASCOE, Liberian International Ship and Corporate Registry

**LUXEMBOURG LUXEMBURGO**

M<sup>me</sup> Annabel ROSSI, ministère de l'Économie

M. Marc SIUDA, ministère de l'Économie

---

**MALAYSIA MALAISIE MALASIA**

Mr Abdul Aziz ABDULLAH, Ikhtisas Kelautan Malaysia  
Mr Mohd Hisham RUBANI, Marine Department of Malaysia  
Mr Shahraruzaman BAHARUM, Marine Department Malaysia

**MALTA MALTE**

Mr Gordon CUTAJAR, Merchant Shipping Directorate  
Mr Ivan TABONE, Merchant Shipping Directorate

**MARSHALL ISLANDS ILES MARSHALL ISLAS MARSHALL**

Capt. Thomas HEINAN, Republic of the Marshall Islands Maritime Administrator, United States  
Ms Elizabeth BOUCHARD, Republic of the Marshall Islands Maritime Administrator, United States  
Capt. Giorgio DE SCIORA, ISM, ISPS, MLC, Tonnage and Operational Issues, Italy  
Mr Alexander VON STEIN, Republic of the Marshall Islands Maritime Administrator, United States  
Capt. Ashley COOPER, Republic of the Marshall Islands Maritime Administrator, Monaco

**MYANMAR**

Mr Kyaw THU NYEIN, Permanent Mission of Myanmar, Geneva, Switzerland  
Ms Ngu WAR SWE, Permanent Mission of Myanmar, Geneva, Switzerland

**NAMIBIA NAMIBIE**

Mr George TSHATUMBU, Namibian High Commission to the United Kingdom

**NETHERLANDS PAYS-BAS PAÍSES BAJOS**

Ms Monique RAQUET, Ministry of Social Affairs and Employment  
Mr Erik BIJMOLT, Foundation Shipping Industry  
Mrs Conny OLDE OLT Hof, Ministry of Social Affairs and Employment

**NIGERIA NIGÉRIA**

Mr Rotimi FASHAKIN, Nigerian Maritime Administration and Safety Agency  
Mr Amos KUJE, Maritime Labour Office  
Mr Ibrahim S. UMAR, Special Assistant to the Director-General

**NORWAY NORVÈGE NORUEGA**

Mr Haakon STORHAUG, Norwegian Maritime Authority  
Mr Kjetil KÅSAMOEN, DNV GL  
Ms Unn Caroline LEM, Norwegian Maritime Authority

---

## **OMAN OMÁN**

Mr Salim ALBADI, Ministry of Manpower

Mr Abdulla ALMULLAHI, Ministry of Manpower

## **PANAMA PANAMÁ**

S. E. Sr. Ramón Alberto MORALES QUIJANO, Misión Permanente de Panamá, Ginebra, Suiza

S. E. Sr. César Augusto GÓMEZ RUILOBA, Misión Permanente de Panamá, Ginebra, Suiza

Sra. Mayte Elisa BURGOS VALDÉS, Autoridad Marítima de Panamá

Sra. Giovanna VILLAMONTE SANTOS, Autoridad Marítima de Panamá

Sra. Vielka Yariely VIGIL DE GRACIA, Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral

Sra. Karen Elizabeth WILLIAMS GARCIA, Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral

## **PARAGUAY**

Sr. Jorge BRIZUELA, Misión Permanente del Paraguay, Ginebra, Suiza

## **PERU PÉROU PERÚ**

Sr. Pedro Aristóteles ALARCÓN GARRO, Autoridad Marítima Nacional

Sr. Jaime Ramón BARANDIARÁN LACA

## **PHILIPPINES FILIPINAS**

Mr Hans Leo J. CACDAC, Overseas Worker Welfare Administration

Mr Delmer R. CRUZ, Philippine Overseas Labor Office, Geneva, Switzerland

## **POLAND POLOGNE POLONIA**

Capt. Marek ŁĘSKI, Maritime Office

Ms Magdalena NOJSZEWSKA-DOCHEV, Permanent Mission of the Republic of Poland, Geneva, Switzerland

## **PORTUGAL**

Sr. Luís Claudino DE OLIVEIRA, Dirección General del Empleo y de las Relaciones de Trabajo

Sra. Carlota Leitão CORREIA, Dirección General de Recursos Naturales, Seguridad y Servicios Marítimos

Sra. Ana Maria Pestana TONILHAS DA SILVA MORÃO, Dirección General de Recursos Naturales, Seguridad y Servicios Marítimos

---

**RUSSIAN FEDERATION  
FÉDÉRATION DE RUSSIE  
FEDERACIÓN DE RUSIA**

Mr Sergey ARISTOV, Ministry of Transport

Mr Alexander POSHIVAY, Federal Agency of Maritime and River Transport

Ms Olga SHCHEGLOVSKAYA, Ministry of Transport

Mr Pavel ZEMLIANSKII, Russian Registry

Ms Elena LAVRENTEVA, Maritime and Inland Shipping

Ms Inna MAMONOVA, Social Insurance Fund

**SAUDI ARABIA ARABIE SAOUDITE ARABIA SAUDITA**

Mr Faisal ALSULTAN, Public Transport Authority

**SINGAPORE SINGAPOUR SINGAPUR**

Mr Martin MARINI, Maritime and Port Authority of Singapore

Mr Wei-Jun MUN, Maritime and Port Authority of Singapore

**SPAIN ESPAGNE ESPAÑA**

Sra. Alba BALLESTEROS SASTRE, Dirección General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social

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

**SRI LANKA**

Mr Nimal Saranatissa SAMARASHINGHE ARACHCHILAGE, Ministry of Labour, Trade Union, Relations and Sabaragamuwa Development

**SWEDEN SUÈDE SUECIA**

Mr Fredrik JONSSON, Swedish Transport Agency

**SWITZERLAND SUISSE SUIZA**

M<sup>me</sup> Barbara TRAUTWEILER, Office suisse de la navigation maritime

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

Mr Emmanuel Ewald MARIJANI, Tanzania Shipping Agencies Corporation

---

## **THAILAND THAÏLANDE TAILANDIA**

Ms Angkana TECHAGOMAIN, Ministry of Labour

Ms Chuleerat THONGTIP, Permanent Mission of Thailand, Geneva, Switzerland

## **TUNISIA TUNISIE TÚNEZ**

M. Mohamed EL FERSI, ministère du Transport

M<sup>me</sup> Lamia ZROUD, ministère du Transport

M. Yassine SALAH, mission permanente de Tunisie, Genève, Suisse

## **TURKEY TURQUIE TURQUÍA**

Ms Basak BOZDEMIR, Ministry of Labour and Social Security

Dr Fatih YILMAZ, Ministry of Transport, Maritime Affairs & Communications

## **UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO**

Mr John COUSLEY, Department for Transport

Ms Alicia DE VRIES, Department for Transport

Ms Louise UNSWORTH, Maritime and Coastguard Agency

Mr Nelson MARTIN LAWRENCE, Department for Transport

Mr Richard THOMPSON, Department for Transport

## **UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS**

Ms Mayte MEDINA, US Coast Guard, Department of Homeland Security

### **Shipowner representatives Représentants des armateurs Representantes de los armadores**

Ms Eleni ANTONIADOU, International Marine Contractors Association, United Kingdom

Mr David BOLOMINI, International Group of P&I Clubs, United Kingdom

Mr Gerardo BORROMEIO, Filipino Shipowners Association, Philippines

Mr Arthur BOWRING, Hong Kong Shipowners Association, Hong Kong, China

Mr Anders BRODJE, Bahamas Shipowners Association, United Kingdom

M<sup>me</sup> Claudia VELLA CASA GRANDE, ECSA, Belgique

Ms Sarah CERCHE, Maritime Industry Australia Limited, Australia

Mr Timothy CLARK, The Japanese Shipowners' Association, United Kingdom

Mr Sophoclis CONSTANTINOU, Cyprus Shipping Chamber, Cyprus

M<sup>me</sup> Virginie COSTEL, Armateurs de France, France

Mr Alexander FROLOV, Russian Chamber of Shipping, Russian Federation

Mr Francesco GARGIULO, IMEC LTA, United Kingdom

Mr Jonathan HARE, International Group of P&I Clubs, United Kingdom

---

Mr Peter HINCHLIFFE, ISF/ICS, United Kingdom  
Mr Stewart INGLIS, International Chamber of Shipping (ICS), United Kingdom  
Mr Yuji ISODA, The Japanese Shipowners' Association, Japan  
Ms Mitsuka IZUO, The Japanese Shipowners' Association, Japan  
Dr Dirk Max JOHNS, VDR German Shipowners' Association, Germany  
Mr George KOLTSIDOPOULOS, Union of Greek Shipowners, Greece  
Mr Nikolaos MERTZANIDIS, Cruise Lines International Association (CLIA) Europe, Belgium  
Ms Hilde PEETERS, Royal Belgian Shipowners' Association, Belgium  
Mr Leonardo PILIEGO, Italian Shipowners' Association, Italy  
Mr Mark John RAWSON, Liberian Shipowners Council, United States  
Mr Brian SALERNO, CLIA, United States  
Mr Tim SPRINGETT, UK Chamber of Shipping, United Kingdom  
Capt. Rajesh TANDON, V. Ships Crew – V. Ships India PVT. Ltd., India  
Mr Paal TANGEN, Norwegia Shipowners' Association, Norway  
Ms Anne Windfeldt TROLLE, Danish Shipping, Denmark  
Mr Alexander TSITSONIS, RMI Vessel Owners, Greece  
Mr Freiderikos VERGADOS, Union of Greece Shipowners, Greece  
Ms Natalie WISEMAN SHAW, International Shipping Federation (ISF), United Kingdom

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

Mr Tomas ABRAHAMSSON, Seko – Service-och kommunikationsfacket, Sweden  
Mr Michael ANNISSETTE, Seamen & Waterfront Workers' Trade Union, Trinity and Tobago  
Mr Fabrizio BARCELLONA, International Transport Workers' Federation (ITF), United Kingdom  
Ms Hege-Merethe BENGTTSSON, NUME, Norway  
M. Seddik BERRAMA, Union générale des travailleurs algériens (UGTA), Algérie  
Mr Hormaz BHARUCHA, The Maritime Union of India, India  
Mr Zillur BHUIYAN, Bangladesh Merchant Marine Officers' Association, Bangladesh  
Mr Charles Gerard BOYLE, Nautilus International (UK), United Kingdom  
M. Nicholas BRAMLEY, Nautilus International, Suisse  
Mr Patrice CARON, Seafarers' International Union of Canada (SIU), Canada  
Mr Ioannis CHALAS  
M. Jean-Philippe CHATEIL, FOMM UGICT CGT, France  
M. Sébastien CROM, Fédération des officiers de la marine marchande (FOMM UGICT CGT), France  
Mr Mark DICKINSON, Nautilus International (UK), United Kingdom  
Mr Peter GEITMANN, Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di), Germany  
Sr. João de Deus GOMES PIRES, Sindicato dos Engenheiros da Marinha Mercante (SEMM), Portugal  
Mr Oleg GRYGORIUK, Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine, Ukraine  
Ms Catherine HAIZEL, Ghana Merchant Navy Officers' Association (GMNOA), Ghana  
Mr David HEINDEL, Seafarers' International Union of North America (SIU), United States

---

Mr Guo HEJUN EUGENE, Singapore Organisation of Seamen (SOS), Singapore  
M. Matthieu HENRY, Syndicat des officiers de la marine marchande (UGICT CGT), France  
M. Simon-Clovis HYVERNAT, Fédération des officiers de la marine marchande (UGICT CGT), France  
Mr Jan HOJGAARD  
Mr Simon-Clovis HYVERNAT  
Sr. Juan Carlos INOSTROZA CARCAMO, Federación de Tripulantes de la Marina Mercante de Chile, Chile  
Mr Mats JOHANSSON, Maritime Officers' Association, Sweden  
Mr Nopadol KAEWSUWAN, Thai Seafarers' Association, Thailand  
Mr Shigeru KAKUCHI, All Japan Seamen's Union, Japan  
Ms Sannaleena KALLIO, Finnish Seafarers' Union FSU, Finland  
Mr Ting KAM YUEN, Amalgamated Union of Seafarers, Hong Kong  
Mr Karsten KRISTENSEN, 3F Denmark, Denmark  
Mr Sergii KAZANTSEV, MTWTU, Ukraine  
Mr Igor KOVALCHUK, Seafarers' Union of Russia, Russian Federation  
Mr Wai Man LEE, Merchant Navy Officers' Guild – Hong Kong, Hong Kong  
M. Thierry LE GUEVEL, Fédération générale des transports et de l'équipement (FGTE/CFDT), France  
Mr Ziquan Kelvin LIN, Singapore Maritime Officers' Union (SMOU), Singapore  
Mr Mikael LINDMARK, SEKO, Sweden  
Mr Odd Rune MALTERUD, Norwegian Union of Marine Engineers (NUME), Norway  
Sr. Desiderio José MARTÍN JORDEDÓ, Federación de Servicios para la Movilidad y el Consumo (SMC-UGT), España  
Ms Sascha MEIJER, Nautilus International, Netherlands  
Mr Lai MING HONG, Amalgamated Union of Seafarers, Hong Kong  
Mr Yasumi MORITA, All Japan Seamen's Union (JSU), Japan  
Ms Hideko MORITA, All Japan Seamen's Union (JSU), Japan  
Mr Carlos Augusto MULLER, Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos, Brazil  
Dr Hossam El Dein MUSTAFA, Workers Union, Egypt  
Mr Mohamed Hassan KHALIFA, Workers Union, Egypt  
Mr Josiah Aron MWAKIBUJA, Tanzania Seafarers' Union, United Republic of Tanzania  
Mr Terje PETTERSEN, Norsk Sjømannsforbund (Norwegian Seafarers' Union), Norway  
Mr Kenny REINHOLD, SEKO, Sweden  
Mr Saman REZAEI, Iranian Merchant Mariners Syndicate, Islamic Republic of Iran  
Mr Jesus SALE, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP), Philippines  
Mr Ake SELANDER, International Organisation of Masters, Mates & Pilots, United States  
Ms Jacqueline SMITH, ITF, United Kingdom  
Mr Somiruwan SUBASINGHE, International Transport Workers' Federation (ITF), United Kingdom  
Mr Yuri SUKHORUKOV, Seafarers' Union of Russia, Russian Federation  
Mr Terence TAN, SMOU  
Mr Amar Singh THAKUR, The Maritime Union of India, India  
Mr Kam Yuen TING, Amalgamated Union of Seafarers, Hong Kong

---

Mr Yoshihiro TOYOMITSU

Mr Agapios TSELENTIS, Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO), Greece

Mr Jonathan WARRING, ITF, United Kingdom

Mr Trisno WASILAN SLAMET, Kesatuan Pelaut Indonesia (KPI), Indonesia

Mr Hiroyuki WATANABE, All-Japan Seamen's Union (JSU), Japan

Mr Jon WHITLOW, International Transport Workers' Federation (ITF), United Kingdom

Ms Dorotea ZEC, Seafarers' Union of Croatia (Sindikat Pomo Raca Hrvatske), Croatia

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

**International Association of Classification Societies (IACS)**  
**Association internationale des sociétés de classification (IACS)**  
**Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)**

Mr Adam DUNIKOWSKI, Poland

**International Christian Maritime Association (ICMA)**  
**Association maritime chrétienne internationale (ICMA)**  
**Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA)**

Mr Douglas STEVENSON, United States

Mr Jason ZUIDEMA, Canada

**International Maritime Health Association (IMHA)**  
**Association internationale de médecine maritime**  
**Asociación Internacional de Salud Marítima**

Ms Ilona DENISENKO, Belgium

Mr Nebojsa NIKOLIC, Belgium

**International Trade Union Confederation (ITUC)**  
**Confédération syndicale internationale (CSI)**  
**Confederación Sindical Internacional (CSI)**

Ms Raquel GONZÁLEZ, ITUC Geneva Office (ITUC-GO), Switzerland

Ms Maité LLANOS, ITUC Geneva Office (ITUC-GO), Switzerland

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

Mr Roger HARRIS, United Kingdom

Mr Suresh IDNANI, India

**Maritime Transport Workers' Union of Russia (MTWUR)**

Mr Valentin SIROTYUK, Russian Federation

---

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

**European Union (EU)**  
**Union européenne (UE)**  
**Unión Europea (UE)**

Mr Florin TUDORIE, Permanent Delegation of the European Union to the United Nations in Geneva, Switzerland  
Ms Paloma GARCÍA GARCÍA, Directorate-General for Employment, Social Affairs and Inclusion, European Commission, Belgium  
Mr Staffan EK WALL, Directorate-General for Mobility and Transport, European Commission, Belgium  
Mr Paul PETERS, Directorate-General for Employment, Social Affairs and Inclusion, European Commission, Belgium  
Ms Annarita PIAZZA, Permanent Delegation of the European Union to the United Nations in Geneva, Switzerland

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

Mr Jan Engel DE BOER, International Maritime Organization (IMO), United Kingdom  
Ms Anette Carien DROPPERS, Paris MoU on PSC, Netherlands

**Visitors Visiteurs Visitantes**

Ms Aline BATISTA, MSC Cruises, Switzerland  
Ms Hege-Merethe BENGTTSSON, Norwegian Union of Marine Engineers, Norway  
Mr Robert BRINDLE, Lloyd's Register Group Ltd, United Kingdom  
Ms Shelley BRYEN, WorldReach Software, Canada  
M. Alexandre CHARBONNEAU, Université de Bordeaux, France  
Ms Sharon COVENEY  
Ms Maria-Cristina DRAGOMIR, Constanta Maritime University, Romania  
Mr Steven GRANT, WorldReach Software, Canada  
Mr Augusto GRIECO SANT'ANNA MEIRINHO, National Coordination of Port and Waterway Labour (CONATPA), Brazil  
Mr Siegfried GRUBER, Austrian State Printing House / Österreichische Staatsdruckerei, Austria  
Ms Amy LIEBTHAL  
Ms Katherine LOCKWOOD  
M. Guillaume LOONIS-QUÉLEN, Union marine et maritime universelle, Suisse  
Mr Richard LORIAUX, DLRS Limited (Partner to WorldReach Software), Ireland  
Mr Mauricio Coentro Pais de MELO, Labour Prosecution Service, Brazil

---

Mr Chester QUINTAL

Mr Nikolaos SARATZIS, Cargill International SA, Switzerland

Mr Siegfried SKOKOFF, Austrian State Printing House / Österreichische Staatsdruckerei, Austria

Ms Atitlin VAUGHAN

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

Secretaries-General:

Secrétaires générales:

Secretarias generales:

Ms C. Vargha  
Ms A. van Leur

Deputy Secretaries-General:

Secrétaires généraux adjoints:

Secretarios generales adjuntos:

Ms B. Vacotto  
Mr B. Wagner

Representative of the Bureau  
of Employers' Activities:

Représentant du Bureau  
des activités pour les employeurs:

Representante de la Oficina de Actividades  
para los Empleadores:

Mr C. Hess

Representative of the Bureau  
of Workers' Activities:

Représentante du Bureau  
des activités pour les travailleurs:

Representante de la Oficina de Actividades  
para los Trabajadores:

Ms Melanie Jeanroy

Representative of the Office of Legal Services  
and Office of the Legal Adviser:

Représentant des services juridiques  
et Bureau du Conseiller juridique:

Representante de servicios jurídicos  
y Oficina del Consejero Jurídico:

Mr G. Politakis