

STCMLC/2016

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

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

**Document d'information en vue de la deuxième réunion
de la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII
de la convention du travail maritime, 2006
(Genève, 8-10 février 2016)**

Genève, 2015

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, GENÈVE

Copyright © Organisation internationale du Travail 2015

Première édition 2015

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

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

Document d'information en vue de la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006 (Genève, 8-10 février 2016), Bureau international du Travail, Département des normes internationales du travail, Département des politiques sectorielles, Genève, BIT, 2015.

ISBN 978-92-2-230272-7 (imprimé)

ISBN 978-92-2-230273-4 (pdf Web)

Egalement disponible en anglais: *Background paper for discussion at the second meeting of the Special Tripartite Committee established under Article XIII of the Maritime Labour Convention, 2006* (Geneva, 8–10 February 2016), ISBN 978-92-2-130272-8 (imprimé), ISBN 978-92-2-130273-5 (pdf Web), Genève, 2015, et en espagnol: *Documento de referencia para la discusión en la segunda reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* (Ginebra, 8-10 de febrero de 2016), ISBN 978-92-2-330272-6 (imprimé), ISBN 978-92-2-330273-3 (pdf Web), Genève, 2015.

Données de catalogage du BIT

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

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

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

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

Imprimé par le Bureau international du Travail, Genève, Suisse

Table des matières

	<i>Page</i>
A. Introduction	1
B. Programme de la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale.....	2
B1. Examen et adoption éventuelle des propositions d'amendement au code de la convention du travail maritime, 2006	2
B1.1. Propositions du groupe des représentants des gens de mer – Proposition d'amendements au code de la MLC, 2006, concernant les règles 2.2 et 4.3	3
B1.2. Propositions du groupe des représentants des armateurs – Proposition d'amendements au code de la MLC, 2006, concernant la règle 5.1	4
B2. Echange d'informations sur la mise en œuvre: suivi permanent de l'application de la convention.....	6
B3. Consultations tripartites en vertu de l'article VII de la convention	7
B4. Autres questions.....	8

Annexes

A. Ordre du jour pour la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale instituée pour traiter des questions relevant de la MLC, 2006 (Commission de la MLC).....	9
B. Dispositions pertinentes de la MLC, 2006	10
C. Proposition d'amendements au code de la MLC, 2006, présentée par le groupe des représentants des gens de mer nommés à la Commission tripartite spéciale	13
D. Proposition d'amendements au code de la MLC, 2006, présentée par le groupe des représentants des armateurs nommés à la Commission tripartite spéciale	14
E. Observation générale – Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations – adoptée en 2014, publiée pour la 104 ^e session de la CIT (2015).....	16

A. Introduction

1. La convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), est entrée en vigueur le 20 août 2013. Au 7 décembre 2015, elle avait été ratifiée par 68 Membres ¹.
2. La Commission tripartite spéciale a été instituée par le Conseil d'administration, à sa 318^e session (juin 2013) conformément à l'article XIII de la MLC, 2006 ². Elle «est composée de deux représentants désignés par le gouvernement de chacun des Membres ayant ratifié la [...] convention et des représentants des armateurs et des gens de mer désignés par le Conseil d'administration après consultation de la Commission paritaire maritime». Par ailleurs, «les représentants gouvernementaux des Membres n'ayant pas encore ratifié la présente convention peuvent participer aux travaux de la commission» mais sans droit de vote sur les questions relevant de la convention.
3. La deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale a été convoquée par le Conseil d'administration à sa 322^e session ³ (octobre-novembre 2014). La partie B du présent document contient un aperçu des tâches qui attendent la commission à sa deuxième réunion, et traite des questions inscrites à l'ordre du jour adopté par le bureau de la commission et joint par le Directeur général à la lettre d'invitation à la réunion ⁴.
4. Il est rappelé que la première réunion de la Commission tripartite spéciale s'est déroulée du 7 au 11 avril 2014 au siège de l'OIT à Genève et qu'elle a rassemblé plus de 400 participants. La réunion a facilité des échanges bipartites et tripartites utiles sur de nombreux points concernant l'application de la convention et a permis de parvenir à un accord tripartite sur de nombreuses questions importantes ⁵. La commission a adopté les amendements proposés au code pour l'application des règles 2.5 et 4.2 de la MLC, 2006, et une résolution concernant les mesures transitoires pour la période suivant l'entrée en vigueur de ces amendements ⁶.

¹ La liste à jour peut être consultée sur le site NORMLEX de l'OIT, à l'adresse: www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORMLEXPUB:80001:0::NO::

² Le règlement de la commission peut être consulté à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/meetingdocument/wcms_183946.pdf.

³ Document GB.322/PV/Projet, paragr. 518 c).

⁴ Conformément à l'article 3 du règlement. L'ordre du jour figure dans l'annexe A.

⁵ Document GB.322/LILS/3. Tous les documents relatifs à la première réunion de la Commission tripartite spéciale sont disponibles à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS_229702/lang--fr/index.htm.

⁶ Conformément à l'article XV, paragraphe 5, de la MLC, 2006, et à l'article 17 du règlement de la commission, les amendements ont été communiqués au Conseil d'administration pour transmission à la session suivante de la Conférence internationale du Travail (juin 2014). Lors de sa 103^e session, la Conférence les a approuvés à la majorité requise des deux tiers des suffrages exprimés par les délégués présents. Le 18 juillet 2014, ces amendements (au titre de l'article XV, paragraphe 6, de la MLC, 2006) ont été notifiés à tous les Etats Membres dont l'instrument de ratification de la MLC, 2006, a été enregistré avant la date de l'approbation par la Conférence. Ces Membres disposent d'un délai de deux ans à compter de la date de notification – c'est-à-dire jusqu'au 18 juillet 2016 – pour faire part formellement au Directeur général de leur désaccord avec les amendements. Jusqu'à présent, le Bureau n'a reçu notification d'aucun désaccord formel. Les amendements entreront en

B. Programme de la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale

5. Comme le prévoit le règlement, le mandat dont est investie la commission revêt une triple dimension et découle de trois dispositions différentes de la convention. Premièrement, le paragraphe 1 de l'article XIII de la MLC, 2006, stipule que «le Conseil d'administration du Bureau international du Travail suit en permanence l'application de la présente convention par le truchement d'une commission créée par lui et dotée d'une compétence spéciale dans le domaine des normes du travail maritime»⁷. Deuxièmement, cette commission joue un rôle essentiel dans le cadre de la procédure accélérée établie à l'article XV aux fins du traitement des amendements au code de la convention – normes et principes directeurs –, qui contient les dispositions techniques, plus détaillées, de la MLC, 2006. Cette procédure a été conçue pour que la convention puisse suivre l'évolution du secteur et réponde aux besoins importants de celui-ci. Enfin, la commission est également investie d'une mission centrale au titre de l'article VII en ce qui concerne les consultations avec les organisations d'armateurs et de gens de mer en l'absence de telles organisations représentatives sur le territoire d'un Membre.

B1. Examen et adoption éventuelle des propositions d'amendement au code de la convention du travail maritime, 2006

6. Comme indiqué, le rôle confié à la Commission tripartite spéciale aux fins de l'examen des amendements au code de la MLC, 2006, est défini à l'article XV de la convention. Dans le cadre de cette procédure, les propositions d'amendement au code doivent être soumises au Directeur général, qui les communique ensuite à l'ensemble des Membres de l'Organisation en les invitant à lui faire connaître leurs observations ou suggestions dans un délai imparti (en principe six mois). Les propositions d'amendement, accompagnées des éventuelles observations présentées dans le délai imparti, sont ensuite examinées par la Commission tripartite spéciale au cours d'une réunion. Les propositions adoptées par la commission sont ensuite soumises pour approbation à la Conférence internationale du Travail, à sa session suivante. En cas d'approbation, les amendements sont notifiés aux Membres ayant ratifié la convention, qui disposent alors, conformément aux indications ci-dessus, d'un certain délai (entre un et deux ans) pour les examiner. La convention telle que modifiée entre en vigueur six mois après l'expiration de ce délai, sauf si plus de 40 pour cent des Membres ayant ratifié la convention et représentant 40 pour cent au moins de la

vigueur le 18 janvier 2017, c'est-à-dire six mois après l'expiration du délai de réflexion de deux ans, sauf si plus de 40 pour cent des Membres ayant ratifié la convention et représentant 40 pour cent au moins de la jauge brute de la flotte marchande mondiale des Membres ayant ratifié la convention expriment formellement leur désaccord auprès du Directeur général. Une fois qu'un amendement adopté en vertu de l'article XV est entré en vigueur, la convention ne peut être ratifiée que sous sa forme modifiée.

⁷ Le texte des articles VII, XIII et XV de la MLC, 2006, est reproduit à l'annexe B. L'article 2 du règlement définit le mandat de la commission comme suit:

La Commission de la MLC:

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

jauge brute de la flotte marchande mondiale ont exprimé formellement leur désaccord au sujet des amendements.

7. En 2015, en application de l'article XV, paragraphes 2 et 5, de la convention, des propositions d'amendement ont été présentées à la Commission tripartite spéciale par les groupes des représentants des armateurs et des gens de mer et communiquées sans retard à l'ensemble des Membres pour formulation éventuelle d'observations. Les deux séries de propositions, telles que soumises aux Membres, font l'objet des annexes C et D du présent document.

B1.1. Propositions du groupe des représentants des gens de mer – Proposition d'amendements au code de la MLC, 2006, concernant les règles 2.2 et 4.3

8. La première proposition d'amendement présentée par le groupe des représentants des gens de mer à la Commission tripartite spéciale concerne la règle 2.2 – Salaires – et vise à garantir le paiement des salaires lorsqu'un marin est tenu en captivité par des pirates⁸.
9. Cette proposition cherche à répondre à certaines des préoccupations exprimées notamment par le groupe de travail 3 du groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes dans le projet de *Directives provisoires relatives aux mesures concernant le bien-être des gens de mer et de leur famille, victimes d'actes de piraterie au large des côtes de la Somalie*⁹.
10. La deuxième proposition d'amendement présentée par le groupe des représentants des gens de mer à la Commission tripartite spéciale concerne la règle 4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents –, qui a pour objet de faire en sorte que le milieu de travail des gens de mer à bord des navires contribue à leur santé et à leur sécurité au travail. Cette proposition vise à mieux répondre aux problèmes de harcèlement et d'intimidation à bord des navires par l'adoption de mesures visant à éliminer ce type de comportements.

⁸ Selon l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982 (UNCLOS),

On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants:

- a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé:
 - i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer;
 - ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;
- b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate;
- c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter.

⁹ Organisation maritime internationale (OMI) (2014): *Directives provisoires relatives aux mesures concernant le bien-être des gens de mer et de leur famille, victimes d'actes de piraterie au large des côtes de la Somalie*. Soumises par l'Italie, la République de Corée, les Philippines, le Conseil maritime international et baltique, la CCI, l'ICMA, l'IFSMA, l'IMHA, l'INTERCARGO, l'INTERTANKO, l'ITF, le Nautical Institute et l'OCIMF. CSM 93/16/1, Londres. Le texte peut être consulté à l'adresse: <http://intertanko.com/Documents/MSC%2093-16-1.pdf>. Le groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes, créé le 14 janvier 2009 en vertu de la résolution 1851 (2008) du Conseil de sécurité des Nations Unies, est un forum international ad hoc non gouvernemental réunissant près de 80 pays, organisations et groupes industriels partageant un intérêt commun pour la lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden et l'océan Indien.

-
- 11.** La proposition tient compte des orientations sur l'élimination du harcèlement et de l'intimidation à bord des navires élaborées conjointement par la Chambre internationale de la marine marchande et la Fédération internationale des ouvriers du transport ¹⁰. Il est reconnu à cet égard que «le harcèlement et l'intimidation à bord des navires peuvent avoir de graves conséquences sur la santé physique et émotionnelle des gens de mer, entraîner démotivation et augmentation des cas de maladie et compromettre le travail d'équipe. Cela peut également générer des impacts négatifs pour les entreprises, se traduisant par une détérioration des conditions de travail et par d'éventuelles conséquences organisationnelles, économiques et juridiques». Il est également souligné qu'un navire fait souvent office de foyer pour les gens de mer pendant de nombreux mois et que le harcèlement et l'intimidation peuvent donc être des sujets de préoccupation, étant donné les conditions de vie et de travail à bord, l'isolement, l'exiguïté et la proximité des cabines, et la nécessité de demeurer sur le lieu de travail pendant les périodes de repos ¹¹.

Partie A – Proposition du groupe des représentants
des gens de mer relative à la norme A2.2

- 12.** Ajouter le nouveau paragraphe [5bis] ou [7] ci-après à la suite des actuels paragraphes 5 ou 6 de la norme A2.2 – Salaires:

[5bis] ou [7] – Lorsqu'un marin est tenu en captivité par des pirates, les sommes qui lui sont dues conformément au paragraphe 1 de la présente norme, y compris tous virements, continuent d'être versées pendant toute la durée de sa captivité.

Partie B – Proposition du groupe des représentants
des gens de mer relative à la norme A4.3

- 13.** Ajouter le nouveau paragraphe [9] ci-après à la suite de l'actuel paragraphe 8 de la norme A4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents:

[9] – L'autorité compétente veille à ce que les armateurs élaborent des politiques et des plans visant à éliminer le harcèlement et l'intimidation à bord des navires battant son pavillon.

**B1.2. Propositions du groupe des représentants
des armateurs – Proposition d'amendements
au code de la MLC, 2006, concernant la règle 5.1**

- 14.** La proposition d'amendement présentée par le groupe des représentants des armateurs à la Commission tripartite spéciale vise à aligner la procédure de renouvellement du certificat de travail maritime sur les procédures adoptées en vertu des conventions de l'OMI.
- 15.** Selon le paragraphe 3 de la norme A5.1.3 de la MLC, 2006, «lorsque l'inspection effectuée aux fins d'un renouvellement a eu lieu dans les trois mois précédant l'échéance du

¹⁰ Chambre internationale de la marine marchande et Fédération internationale des ouvriers du transport, *Orientations sur l'élimination du harcèlement et de l'intimidation à bord des navires* (à paraître).

¹¹ *Ibid.* Il est à noter que, en 2013, les Associations des armateurs de la Communauté européenne et la Fédération européenne des travailleurs des transports ont adopté les *lignes directrices à l'intention des compagnies de transport maritime concernant l'élimination du harcèlement et de l'intimidation sur le lieu de travail*. Le texte peut être consulté à l'adresse: <https://www.nautilusint.org/media/169252/ETF-ECSA-guidelines-on-eliminating-workplace-bullying-and-harassment-2014.pdf>.

certificat en cours, le nouveau certificat de travail maritime est valide à partir de la date à laquelle l'inspection en question a été effectuée, pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'échéance du certificat en cours».

- 16.** En vertu de la règle 5.1.2, l'inspection des navires de certains Etats du pavillon effectuée aux fins d'un renouvellement peut être réalisée par des «organismes reconnus». Après l'inspection, l'administration du pavillon délivre le nouveau certificat attestant, sur la base du résultat de l'inspection effectuée par l'organisme reconnu, que le navire est en conformité avec les normes de la MLC, 2006, et avec la législation nationale. Toutefois, certains Etats du pavillon n'autorisent pas les organismes reconnus à délivrer en leur nom un nouveau certificat, et il peut donc arriver que le navire ne reçoive pas le nouveau certificat avant l'échéance du certificat de travail maritime en cours, bien que l'inspection ait eu lieu et qu'elle ait confirmé la conformité. L'ancien certificat peut donc arriver à échéance avant que le nouveau n'ait été reçu.
- 17.** Si l'inspection par l'Etat du port est effectuée peu de temps après l'inspection aux fins du renouvellement, alors que le nouveau certificat n'a pas été reçu, le responsable du navire doit prouver aux agents chargés du contrôle par l'Etat du port que l'inspection aux fins du renouvellement a eu lieu, qu'elle est favorable et qu'il attend de recevoir le nouveau certificat de l'administration de l'Etat du pavillon. Cela pourrait dans bien des cas s'avérer difficile, et un tel manquement pourrait donner lieu à un retard pour le navire.
- 18.** Il est proposé d'amender la norme A5.1.3 et l'annexe correspondante A5-II du code de la MLC, 2006, pour autoriser l'administration des Etats du pavillon, y compris les organismes reconnus dûment autorisés qui agissent en leur nom, à proroger la validité du certificat de travail maritime en cours d'une durée allant jusqu'à cinq mois après la date d'échéance. Cette prorogation serait octroyée sous réserve que l'inspection aux fins du renouvellement prévue par la MLC, 2006, ait été effectuée et que le navire ait été jugé conforme aux prescriptions pertinentes de la convention. Les dispositions de la MLC, 2006, seraient ainsi alignées sur la procédure adoptée en vertu, par exemple, des dispositions de la Convention internationale de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), 1974¹².

¹² Chapitre 1 «Dispositions générales», règle 14 d).

Partie A – Proposition du groupe des représentants
des armateurs relative à la norme A5.1.3

19. Ajouter le nouveau paragraphe [4bis] ci-après à la suite de l'actuel paragraphe 4 de la norme A5.1.3 – Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime:

[4bis] – Lorsque, après une inspection effectuée aux fins du renouvellement d'un certificat de travail maritime avant son échéance, il en ressort que le navire continue d'être conforme aux normes de la présente convention, mais qu'un nouveau certificat ne peut être délivré immédiatement, l'autorité compétente, ou l'organisme reconnu dûment habilité à cet effet, peut renouveler le certificat en le prorogeant pour une durée n'excédant pas cinq mois à compter de la date d'échéance, et viser le certificat.

Partie B – Proposition du groupe des représentants
des armateurs relative à l'annexe A5-II

20. Ajouter le texte ci-après à la fin du modèle de certificat de travail maritime figurant dans l'annexe A5-II:

*Prorogation du certificat après l'inspection
effectuée aux fins de son renouvellement (s'il y a lieu)*

Il est certifié que, suite à l'inspection aux fins de renouvellement mentionnée au paragraphe 4bis de la norme A5.1.3, le navire continue d'être conforme aux prescriptions nationales. En conséquence, le présent certificat est prorogé jusqu'au [date (pas plus de cinq mois après la date d'échéance)] dans l'attente de la délivrance du nouveau certificat.

Date de l'inspection sur la base de laquelle la prorogation est établie:

.....

Signature du fonctionnaire dûment autorisé qui délivre le certificat.

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité.)

**B2. Echange d'informations sur la mise en œuvre:
suivi permanent de l'application de la convention**

21. Comme indiqué ci-dessus, conformément à l'article XIII de la MLC, 2006, l'une des principales fonctions de la Commission tripartite spéciale est d'examiner des questions très diverses en rapport avec l'application de la convention. Lorsque des lacunes importantes ou d'autres difficultés sont identifiées, des recommandations peuvent être adressées au Conseil d'administration sur les mesures à prendre pour assurer l'application effective, efficiente et, dans la mesure jugée opportune, uniforme de la convention¹³, ou de nouvelles propositions d'amendement peuvent être présentées. La commission offre également un cadre pour des échanges utiles d'informations entre les gouvernements et entre les mandants tripartites au sujet des enseignements tirés de l'application de la MLC, 2006. Dans ce contexte, les mandants sont encouragés à communiquer, en réunion, des

¹³ L'article 16 du règlement de la Commission tripartite spéciale – Rapports au Conseil d'administration – dispose que:

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

renseignements sur l'application de la convention et à mettre en lumière les difficultés particulières auxquelles ils ont pu se heurter à cet égard.

22. L'observation générale adoptée en 2014 par la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations (CEACR) à propos de la MLC, 2006, et les questions soulevées par l'examen des premiers rapports présentés par les Etats Membres présentent un intérêt certain pour l'examen de l'application de la convention ¹⁴.

B3. Consultations tripartites en vertu de l'article VII de la convention

23. La MLC, 2006, vise à encourager le tripartisme au niveau national. Plusieurs de ses dispositions, notamment celles qui concernent les cas spécifiques d'application et de dérogation visés au Titre 3 qui sont laissés à l'appréciation des pays, prévoient la tenue de consultations tripartites entre le gouvernement et les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées aux fins de la mise en œuvre de la convention. Certains Membres ne comptent toutefois pas encore de telles organisations sur leur territoire. C'est pourquoi l'article VII de la MLC, 2006, dispose que, en pareil cas, le gouvernement doit consulter la Commission tripartite spéciale.
24. La commission devra étudier toute demande de consultation qui lui aura été soumise à temps pour être examinée au cours de sa deuxième réunion. A ce jour, aucune demande en ce sens n'a encore été présentée.
25. Les procédures applicables aux consultations en vertu de l'article VII de la convention sont définies à l'article 14 du règlement de la commission; les demandes de consultation sont adressées au président de la Commission tripartite spéciale par l'intermédiaire du Bureau international du Travail.
26. Il est rappelé que, pendant la première réunion de la Commission tripartite spéciale, les dispositions transitoires ci-après ont été adoptées par la commission en vue de lui permettre de s'acquitter de sa fonction de consultation entre deux réunions ¹⁵:

Dispositions prises pour répondre aux demandes de consultation en vertu de l'article VII présentées entre les réunions de la commission

En vertu de l'article 14 de son règlement, la Commission tripartite spéciale s'est mise d'accord sur les dispositions transitoires suivantes, prises pour répondre aux demandes de consultation en vertu de l'article VII de la convention du travail maritime, 2006, présentées par un Membre ayant ratifié celle-ci entre les réunions de la commission:

1. Un groupe constitué de représentants du groupe gouvernemental, du groupe des armateurs et du groupe des gens de mer est à disposition pour émettre des avis au nom de la commission, lorsqu'un gouvernement présente une demande de consultation en vertu de l'article VII de la convention entre les réunions de la commission.

2. Dès réception d'une demande de consultation, conformément au paragraphe 1 de l'article 14 de son règlement, le bureau de la commission, en tenant compte de tous les éléments pertinents tels que l'objet de la demande et les connaissances linguistiques nécessaires pour communiquer avec le gouvernement concerné, forme un groupe de travail qui émettra l'avis demandé au gouvernement concerné. Les porte-parole de chaque groupe

¹⁴ Le texte figure à l'annexe E du présent document.

¹⁵ Document GB.322/LILS/3, paragr. 442.

sélectionnent deux membres au sein de leur groupe respectif pour constituer ce groupe de travail.

3. Le bureau détermine à l'unanimité les modalités de consultation. Ce processus de consultation ne devrait pas entraîner de coûts importants.

4. Conformément au paragraphe 3 e) de l'article 14 du règlement de la commission, les avis émis sont mis à la disposition de la commission à sa prochaine réunion et, si la commission les approuve, à tous les Membres de l'Organisation.

5. Le gouvernement concerné communique au Bureau les éléments déterminés à la suite de la consultation. Le Bureau les transmet ensuite à la commission.

27. Aucune demande de consultation en vertu de l'article VII de la MLC, 2006, n'a été présentée depuis la première réunion de la commission en avril 2014. Les dispositions n'ont donc pas été appliquées. Il convient toutefois de rappeler que, dans son observation générale de 2014, la CEACR a relevé que «plusieurs Membres ont mentionné des difficultés dues au fait que les organisations représentatives qui doivent être consultées afin de faciliter l'application de la convention à l'échelle nationale n'ont pas encore été établies. La commission rappelle que le Conseil d'administration a créé, en vertu de l'article XIII de la MLC, 2006, la Commission tripartite spéciale, qui s'est réunie pour la première fois en avril 2014. La Commission tripartite spéciale, conformément à la convention, a adopté des dispositions transitoires aux fins de la consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer, comme le prévoit l'article VII de la MLC, 2006, lorsqu'il n'y a pas d'organisations représentatives dans un Etat Membre».

B4. Autres questions

28. Les membres gouvernementaux de la Commission tripartite spéciale devront préparer une proposition concernant la prochaine présidence de la commission pour présentation au Conseil d'administration. En effet, le mandat du président actuel prendra fin en 2016. Il est rappelé que, conformément à l'article 6, paragraphe 2, du règlement de la Commission tripartite spéciale:

2. Le président est proposé par les membres gouvernementaux de la commission de la MLC, 2006 (c'est-à-dire représentant des pays ayant ratifié la convention), et nommé par le Conseil d'administration pour un mandat d'une durée maximale de trois ans. Le mandat du président est renouvelable pour un second mandat consécutif. Le président doit rester neutre dans les discussions et ne vote pas. Lorsque le président est un représentant gouvernemental à la commission de la MLC, 2006, son gouvernement peut désigner une autre personne en qualité de représentant ou de suppléant à la commission de la MLC, 2006.

Annexe A

Ordre du jour pour la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale instituée pour traiter des questions relevant de la MLC, 2006 (Commission de la MLC) (Genève, 8-10 février 2016)

1. Examen des propositions d'amendement au code de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)
2. Examen de toute éventuelle demande de consultation au titre de l'article VII de la MLC, 2006
3. Echange d'informations ayant trait à la mise en œuvre
4. Autres questions

En outre, les membres gouvernementaux de la Commission tripartite spéciale devront préparer une proposition concernant la prochaine présidence de la commission pour présentation au Conseil d'administration¹.

¹ Le mandat actuel (novembre 2013-2016) du président prendra fin en 2016. Conformément à l'article 6, paragraphe 2, du règlement de la Commission tripartite spéciale:

2. Le président est proposé par les membres gouvernementaux de la commission de la MLC, 2006 (c'est-à-dire représentant des pays ayant ratifié la convention), et nommé par le Conseil d'administration pour un mandat d'une durée maximale de trois ans. Le mandat du président est renouvelable pour un second mandat consécutif. Le président doit rester neutre dans les discussions et ne vote pas. Lorsque le président est un représentant gouvernemental à la commission de la MLC, 2006, son gouvernement peut désigner une autre personne en qualité de représentant ou de suppléant à la commission de la MLC, 2006.

Annexe B

Dispositions pertinentes de la MLC, 2006

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

Article VII

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

Commission tripartite spéciale

Article XIII

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

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

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

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

Amendements au code

Article XV

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Annexe C

Proposition d'amendements au code de la MLC, 2006, présentée par le groupe des représentants des gens de mer nommés à la Commission tripartite spéciale

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

Proposition d'amendements au code concernant la règle 2.2 de la MLC, 2006

Ajouter le nouveau paragraphe suivant [5bis] ou [7] après les paragraphes 5 ou 6 de la norme A2.2 – Salaires:

[5bis] ou [7] – Lorsqu'un marin est tenu en captivité par des pirates, les sommes qui lui sont dues conformément au paragraphe 1, y compris tous virements, continuent d'être versées pendant toute la durée de sa captivité.

Proposition d'amendements au code concernant la règle 4.3 de la MLC, 2006

Ajouter le nouveau paragraphe suivant [9] après le paragraphe 8 de la norme A4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents:

[9] – L'autorité compétente s'assure que les armateurs élaborent des politiques et des plans visant à éliminer le harcèlement et les mauvais traitements à bord des navires battant son pavillon.

Annexe D

Proposition d'amendements au code de la MLC, 2006, présentée par le groupe des représentants des armateurs nommés à la Commission tripartite spéciale

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

Proposition d'amendements au code concernant la règle 5.1 de la MLC, 2006

1. Le groupe représentant les armateurs de la Commission tripartite spéciale établie en vertu de l'article XIII de la MLC, 2006, a informé les représentants des gens de mer à cette commission qu'il souhaite soumettre la proposition ci-après d'amendement au code de la MLC, 2006, à la prochaine réunion de la commission en 2016. Le Bureau rappelle que la Chambre internationale de la marine marchande a déjà soulevé la question avec le Département des normes du BIT, lequel avait indiqué que le seul mécanisme disponible pour donner effet à cette proposition était d'amender la MLC, 2006.
2. Cette proposition vise à aligner les modalités de renouvellement du certificat de travail maritime sur celles prévues par les conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI).
3. La norme A5.1.3, paragraphe 3, de la MLC, 2006, dispose que «lorsque l'inspection effectuée aux fins d'un renouvellement a eu lieu dans les trois mois précédant l'échéance du certificat en cours, le nouveau certificat de travail maritime est valide à partir de la date à laquelle l'inspection en question a été effectuée, pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'échéance du certificat en cours».
4. L'inspection des navires de certains Etats du pavillon effectuée aux fins d'un renouvellement peut être conduite par des «organismes reconnus».
5. L'administration des pavillons délivre alors le nouveau certificat attestant, sur la base du résultat de l'inspection effectuée par l'organisme reconnu, que le navire est en conformité avec les normes de la MLC, 2006, et avec la législation nationale. Cependant, certains Etats du pavillon n'autorisent pas les organismes reconnus à délivrer en leur nom le nouveau certificat.
6. Il peut donc arriver que le navire ne reçoive pas le nouveau certificat avant l'expiration du certificat en cours, bien que l'inspection ait eu lieu et qu'elle ait confirmé la conformité. L'ancien certificat peut donc arriver à échéance avant que le nouveau n'ait été reçu.
7. Si l'inspection par l'Etat du port est fixée peu de temps après l'inspection aux fins du renouvellement, alors que le nouveau certificat n'a pas été reçu, le responsable du navire doit prouver aux agents chargés du contrôle par l'Etat du port que l'inspection aux fins du renouvellement a eu lieu, qu'elle est favorable et qu'il attend de recevoir le nouveau certificat de l'administration des pavillons. Cela pourrait dans bien des cas s'avérer difficile, et un défaut de présentation pourrait entraîner un retard pour le navire.
8. Amender la norme A5.1.3 et l'annexe correspondante A5-II du code de la MLC, 2006, pour autoriser l'administration des Etats du pavillon, y compris les organismes reconnus dûment autorisés qui agissent en leur nom, à prolonger la validité du certificat de travail maritime en cours d'une durée allant jusqu'à cinq mois après la date d'expiration. Cette extension serait octroyée sous réserve que l'inspection aux fins du renouvellement prévue par la MLC, 2006, ait été effectuée et que le navire ait été jugé conforme aux prescriptions pertinentes de la convention. Les dispositions de la MLC, 2006, seraient ainsi alignées sur celles, par exemple, de la Convention SOLAS de 1974 de l'OMI (règle 14 d)).

Proposition relative à la norme A5.1.3

Ajouter le nouveau paragraphe [4bis] suivant après le paragraphe 4 de la norme A5.1.3 – Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime:

[4bis] – Lorsqu’une inspection est effectuée aux fins du renouvellement d’un certificat de travail maritime avant son expiration et qu’il en ressort que le navire continue de satisfaire aux normes de la présente convention, mais que le nouveau certificat ne peut être délivré immédiatement, l’autorité compétente, ou l’organisme reconnu dûment habilité à cet effet, peut renouveler le certificat en le prorogeant pour une durée n’excédant pas cinq mois à compter de la date d’expiration, et doit viser le certificat.

Proposition relative à l’annexe A5-II

Ajouter le texte suivant à la fin du modèle de certificat de travail maritime figurant dans l’annexe A5-II:

*Prorogation du certificat après l’inspection
effectuée aux fins de son renouvellement (s’il y a lieu)*

Il est certifié que, vu l’inspection effectuée aux fins de renouvellement visée au paragraphe 4bis de la norme A5.1.3, le navire continue d’être conforme aux prescriptions nationales. En conséquence, le présent certificat est prorogé jusqu’au [date (pas plus de cinq mois après la date d’expiration)] dans l’attente de la délivrance du nouveau certificat.

Date de l’inspection sur la base de laquelle la prorogation est établie:

Signature du fonctionnaire dûment autorisé qui délivre le certificat.

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l’autorité qui délivre le certificat.)

Annexe E

Observation générale – Commission d’experts pour l’application des conventions et recommandations – adoptée en 2014, publiée pour la 104^e session de la CIT (2015)

Convention du travail maritime, 2006: observations découlant de l’examen des premiers rapports

Dans son rapport de 2012, la commission a formulé une observation générale sur les préparatifs en vue de l’entrée en vigueur de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006). Dans cette observation, elle a souligné un certain nombre de caractéristiques innovantes de la convention, en particulier le système prévu pour assurer le respect et l’application des dispositions de la convention, qui prévoit notamment la certification des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord de navires. Au mois de novembre 2014, la MLC, 2006 – qui est entrée en vigueur le 20 août 2013 pour 30 Etats Membres –, avait été ratifiée par 65 Membres. Cette année, le premier rapport national sur l’application de la convention a été demandé à 32 Membres pour que la commission l’examine. La commission a pu examiner la plupart des rapports qui ont été reçus et, comme à son habitude pour les premiers rapports sur l’application de conventions, elle a formulé des commentaires spécifiques sous la forme de demandes directes adressées aux gouvernements concernés.

La commission a pris note avec intérêt du rapport publié récemment par le secrétariat chargé du suivi d’un mémorandum d’entente régional sur le contrôle par l’Etat du port, qui porte sur le nombre d’inspections de navires effectuées par les inspecteurs de l’Etat du port sur le respect des dispositions de la MLC, 2006. Ce rapport faisait état de déficiences qui avaient été identifiées à bord, ainsi que d’un nombre considérable d’immobilisations de navires pour des motifs relevant de la MLC, 2006, au cours de la première année qui a suivi l’entrée en vigueur de la convention. La commission note que ce système de contrôle à bord des navires, qui comprend à la fois les inspections de l’Etat du pavillon et les inspections des navires étrangers entrant dans les ports des Etats ayant ratifié la MLC, 2006, est important et, d’une manière concrète, contribue constamment à l’examen cyclique à l’échelle nationale de l’application des conventions, dans le cadre du système de contrôle de l’OIT. La convention est relativement nouvelle, et le système qu’elle établit en est encore au stade de la mise en œuvre, mais cette information, ainsi que celles fournies par les gouvernements dans leurs rapports et par les observations des organisations d’armateurs et de gens de mer, indique que le degré d’application dans la pratique est élevé, qu’il va bien au-delà de l’adoption d’instruments législatifs dans de nombreux cas et que les acteurs du secteur maritime sont très déterminés. Cette mise en œuvre montre aussi que les questions relatives à la cohérence de l’application dans cette industrie, qui est la plus ancienne et l’une des plus internationales, préoccupent beaucoup les gouvernements ainsi que les armateurs et les gens de mer.

Etant donné le nombre de premiers rapports nationaux qui seront demandés ces prochaines années et la nécessité de fournir des orientations et de parvenir à une interprétation commune des prescriptions de la MLC, 2006, la commission a décidé de formuler une observation générale sur plusieurs questions qu’elle a relevées lors de son examen de ces premiers rapports en vertu de l’article 22 de la Constitution de l’OIT.

Mise en œuvre et consultation nationale tripartite

La commission note que des observations ont été reçues de plusieurs organisations de travailleurs (gens de mer); la plupart de ces organisations ont indiqué que le niveau de consultation et de dialogue social, au cours de la mise en œuvre nationale de la convention, a été bon, et même élevé. Néanmoins, comme il ressort des demandes directes, des préoccupations ont été exprimées dans quelques cas au travers des observations formulées par les organisations représentatives des travailleurs. En outre, plusieurs Membres ont mentionné des difficultés dues au fait que les organisations représentatives qui doivent être consultées afin de faciliter l’application de la convention à l’échelle nationale n’ont pas encore été établies. La commission rappelle que le Conseil d’administration a créé en vertu de l’article XIII de la MLC, 2006, la Commission tripartite spéciale, qui s’est réunie pour la première fois en avril 2014. La Commission tripartite spéciale,

conformément à la convention, a adopté des dispositions transitoires aux fins de la consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer, comme le prévoit l'article VII de la MLC, 2006, lorsqu'il n'y a pas d'organisations représentatives dans un Etat Membre.

Rapports nationaux et mesures de mise en œuvre. La fonction et l'importance de la Déclaration de conformité du travail maritime (DCTM), parties I et II

La commission rappelle que la structure innovante de la MLC, 2006, et son volume ont amené le Conseil d'administration à adopter un nouveau formulaire pour la présentation des rapports nationaux, qui facilitera également la soumission de rapports sous forme électronique et l'utilisation des documents nationaux préparés en vue de leur utilisation à bord des navires. La commission note que plusieurs gouvernements ont fourni dans leur rapport des informations détaillées, ainsi qu'une documentation abondante et/ou des liens Internet pour consulter des documents et des sites Internet ayant trait à l'application de la convention. D'autres, néanmoins, considérant qu'elles permettaient de fournir assez de renseignements sur les 14 domaines couverts par la Déclaration de conformité du travail maritime (DCTM), ont préféré utiliser les parties I et II de la DCTM. Dans ce contexte, au-delà de la question de savoir si ces informations suffisent pour le rapport national, la commission a noté que les parties I et II de la DCTM, dans certains cas, posent des difficultés. La commission a constaté en particulier que, souvent, la partie I de la DCTM nationale ne contient qu'une liste de titres d'instruments législatifs nationaux ou de mesures d'application ou des références à ces instruments et mesures, parfois des références incorrectes, avec très peu ou pas d'informations. La commission rappelle que le paragraphe 10 a) de la norme A5.1.3 dispose que la partie I de la DCTM établie par l'autorité compétente indiquera non seulement «les prescriptions nationales donnant effet aux dispositions pertinentes de la présente convention en renvoyant aux dispositions applicables de la législation nationale», mais donnera aussi, «dans la mesure nécessaire, des informations concises sur les points importants des prescriptions nationales». La commission rappelle également que le paragraphe 1 du principe directeur B5.1.3 fournit des orientations sur l'énoncé des prescriptions nationales et recommande ce qui suit: «Lorsque la législation nationale reprend précisément les prescriptions énoncées dans la présente convention, il suffira d'y faire référence.» Toutefois, dans de nombreux cas, les références ne fournissent pas suffisamment d'informations sur les prescriptions nationales lorsqu'elles portent sur des questions pour lesquelles la MLC, 2006, prévoit qu'il peut y avoir des différences entre les pratiques nationales. De même, la commission note que beaucoup des exemples d'une partie II approuvée de la DCTM (document qui vise à identifier les mesures prises par les armateurs pour mettre en œuvre les prescriptions nationales) ne contiennent souvent que des renvois à d'autres documents. A moins que tous ces documents référencés ne soient disponibles à bord des navires et que toutes les personnes concernées ne puissent les consulter facilement, il sera difficile pour les inspecteurs de l'Etat du port ou les gens de mer de comprendre quelles sont les prescriptions nationales sur ces questions. Dans ces cas, la partie I de la DCTM ne semble pas réaliser le but dans lequel, comme la partie II, elle est exigée en vertu de la MLC, 2006, qui est d'aider toutes les personnes concernées, telles que les inspecteurs de l'Etat du pavillon, les fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et les gens de mer, à s'assurer que les prescriptions nationales sur les 14 domaines figurant dans la liste sont dûment mises en œuvre à bord du navire.

La commission rappelle également à cet égard que la DCTM ne couvre pas tous domaines de la MLC, 2006, qui doivent également être mis en œuvre par les Membres.

Article II. Définition et champ d'application

La commission observe, en ce qui concerne le champ d'application aux gens de mer de la MLC, 2006, comme le prévoit l'article II, que des gouvernements ont indiqué que, lorsqu'ils prennent une décision après avoir consulté les organisations représentatives concernées, ils suivent les définitions de la convention et prennent en compte les orientations et les critères établis dans la résolution concernant l'information sur les groupes professionnels, que la Conférence internationale du Travail a adoptée à sa 94^e session (février 2006). Toutefois, la commission a observé certaines difficultés dans l'application des dispositions ayant trait à la souplesse prévue aux paragraphes 3, 5 et 6 de l'article II. La commission note à cet égard que la notion de dispositions «équivalentes dans l'ensemble», telle que prévue aux paragraphes 3 et 4 de l'article VI, et discutée en détail ci-dessous, n'est pas applicable dans les cas où il est difficile de savoir si la convention s'applique à une catégorie de personnes ou de navires.

La commission note que la MLC, 2006, ne permet pas l'application partielle de la législation nationale qui met en œuvre ses dispositions si les travailleurs concernés sont des gens de mer couverts par la convention. Il n'est possible d'exclure des travailleurs du champ d'application de la convention que dans les cas suivants: *a)* ils ne relèvent manifestement pas de la définition de «marin»; *b)* le navire à bord duquel ils travaillent n'est manifestement pas un «navire» couvert par la convention; *c)* il peut y avoir un doute quant aux points *a)* ou *b)* et il a été établi, conformément à la convention, que les catégories de travailleurs concernées ne sont pas des gens de mer ou ne travaillent pas à bord de navires couverts par la convention; ou *d)* les dispositions de la législation qui ne s'appliquent pas à ces travailleurs portent sur des questions qui ne sont pas couvertes par la MLC, 2006.

En ce qui concerne les normes applicables aux gens de mer travaillant à bord de navires d'une jauge brute inférieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux, le paragraphe 6 de l'article II permet davantage de souplesse pour l'application à ces navires de «certains éléments particuliers du code». La souplesse prévue au paragraphe 6 ne peut être exercée que par l'autorité compétente, en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, dans les cas où elle estime qu'il ne serait pas raisonnable ou possible au moment présent d'appliquer les éléments des dispositions concernées du code et où la question visée par des dispositions du code pertinent est régie différemment par la législation nationale, des conventions collectives ou d'autres mesures. La commission souligne que le paragraphe 6 de l'article II ne prévoit pas l'exclusion d'un navire ou d'une catégorie de navires de la protection fournie par la convention et, même si une décision a été prise, elle ne peut s'appliquer qu'à des éléments particuliers du code (les normes et les principes directeurs). Les dispositions des règles doivent être appliquées.

La commission a également relevé plusieurs cas dans lesquels la législation nationale applicable donne à l'autorité compétente la faculté de décider, dans certaines circonstances, des dérogations d'ordre général aux prescriptions nationales qui permettent de mettre en œuvre la MLC, 2006. La commission note néanmoins que ces dérogations ne sont possibles que dans une certaine mesure et seulement lorsque la MLC, 2006, les permet expressément.

Article III. Droits et principes fondamentaux

Article VI. Règles et parties A et B du code

En ce qui concerne l'application de l'article III et de l'article VI, dans le cadre de la MLC, 2006, l'approche de la commission est que, lorsqu'elle examine les rapports de gouvernements sur l'application de la MLC, 2006, elle ne peut pas se faire utilement une opinion sur des questions générales, notamment celle de savoir si le Membre s'est dûment assuré que sa législation respecte les droits fondamentaux mentionnés à l'article III ou si, au moment d'adopter la législation qui met en œuvre la MLC, 2006, le Membre a dûment pris en compte les dispositions de la partie B du code. Au lieu de cela, l'examen de la commission, par principe, portera sur les dispositions concrètes des Titres 1 à 5 de la convention, sur les prescriptions nationales mettant en œuvre ces dispositions dont il ressort qu'elles n'ont peut-être pas suffisamment tenu compte d'un droit fondamental mentionné à l'article III, et sur les pratiques concernant l'application de certaines prescriptions des Titres 1 à 5 qui pourraient indiquer que la législation nationale n'a pas suffisamment pris en considération un droit fondamental mentionné aussi à l'article III. De même, en ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article VI, la commission focalisera son examen sur les dispositions nationales d'application qui portent sur des prescriptions concrètes pour lesquelles il ne semble pas avoir été tenu dûment compte de la partie B du code.

De plus, la commission rappelle que la notion d'équivalence dans l'ensemble n'est pas une question de liberté d'appréciation en matière administrative, mais une question dont le Membre doit décider après avoir vérifié que, comme le prévoient les paragraphes 3 et 4 de l'article VI, il n'est pas en mesure de mettre en œuvre les droits et principes de la manière indiquée dans la partie A du code de la MLC, 2006. Dans ce cas, sauf disposition contraire expresse dans la convention, les Membres peuvent appliquer les prescriptions de la partie A du code par la voie de dispositions législatives ou autres s'ils ont vérifié que ces dispositions législatives ou autres «favorisent la pleine réalisation de l'objectif et du but général de la disposition ou des dispositions concernées de la partie A du code» et «donnent effet à la disposition ou aux dispositions concernées de la partie A du code». Les Membres ont principalement une obligation de «vérification», ce qui n'implique pas pour autant une autonomie totale. En effet, c'est aux autorités chargées de superviser la mise en œuvre à l'échelle nationale et internationale qu'il incombe de s'assurer non seulement que la procédure nécessaire de «vérification» a été effectuée, mais aussi qu'elle l'a été de bonne foi, et qu'elle a permis de vérifier que l'objectif d'application des principes et droits établis dans les règles est convenablement réalisé

d'une autre manière que celle indiquée dans la partie A du code. C'est dans ce contexte que les Membres ayant ratifié la convention devraient évaluer leurs dispositions nationales du point de vue de l'équivalence dans l'ensemble, identifier l'objectif et le but général de la disposition concernée (conformément au paragraphe 4 a) de l'article VI) et déterminer si la disposition nationale proposée peut, de bonne foi, donner effet à la partie A de la disposition du code (comme prévu au paragraphe 4 b) de l'article VI). Toute disposition équivalente dans l'ensemble qui a été adoptée doit être indiquée dans la partie I de la DCTM qui doit être disponible dans les navires ayant été certifiés. Comme l'indique le conseil pratique (paragraphe 7) au début du formulaire de rapport pour la MLC, 2006, des explications sont requises lorsqu'une mesure d'application nationale d'un Membre qui fait rapport diffère des prescriptions énoncées à la partie A du code. En ce qui concerne l'adoption de dispositions équivalentes dans l'ensemble, la commission aura normalement besoin d'être informée des raisons pour lesquelles le Membre n'a pas pu mettre en œuvre la prescription de la partie A du code et (à moins que ce ne soit évident) de ce qui a permis au Membre de vérifier que la disposition équivalente dans l'ensemble satisfait au paragraphe 4 de l'article VI.

Règle 1.4 et code correspondant. Recrutement et placement

En ce qui concerne l'application des prescriptions du paragraphe 5 de l'article V, de la règle 1.4 et du code, la commission note que, lorsque des Membres ayant ratifié la MLC, 2006, et ayant des services de recrutement et de placement opérant sur leur territoire, n'ont pas mis en œuvre ces prescriptions, il est important de rappeler que les armateurs et les inspecteurs de l'Etat du pavillon d'autres Membres ayant ratifié la convention dépendent de tous les Membres ayant ratifié la convention pour mettre effectivement en œuvre ces prescriptions. Ne pas avancer sur cette question peut se traduire par un avantage déloyal pour un Membre qui a ratifié la MLC, 2006, par rapport à des Membres qui ne l'ont pas ratifiée, mais dont les services de recrutement et de placement de gens de mer sont tenus de respecter les exigences de la MLC, 2006, afin que les gens de mer puissent obtenir un emploi par le biais de ces services. La commission a noté aussi qu'un certain nombre de pays sont tributaires de la certification des services de recrutement et de placement et, dans certains cas, semblent mettre sur le même pied la ratification de la convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996, et la ratification et la mise en œuvre de la MLC, 2006. La commission rappelle que la MLC, 2006, ne contient pas exactement les mêmes dispositions que la convention n° 179, en particulier en ce qui concerne les prescriptions du paragraphe 5 b) et c) vi) de la norme A1.4 de la MLC, 2006.

Règle 2.1 et code correspondant. Contrat d'engagement maritime

Au sujet du contrat d'engagement maritime, la commission souligne l'importance du lien juridique fondamental que la MLC, 2006, établit à l'article II entre le marin et la personne définie comme «armateur». En vertu du paragraphe 1 de la norme A2.1, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime signé par le marin et l'armateur ou son représentant (que l'armateur soit considéré ou non comme étant l'employeur du marin).

Règle 2.3 et code correspondant. Durée du travail ou du repos

La commission note, au sujet de la souplesse concernant les limites prévues à la norme A2.3 pour la durée minimale du repos ou la durée maximale du travail, que toute dérogation, y compris celles prévues dans la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), telle que modifiée, doit être conforme aux prescriptions du paragraphe 13 de la norme A2.3.

Règle 4.5 et code correspondant. Sécurité sociale

En ce qui concerne la sécurité sociale, la commission rappelle que les paragraphes 2 et 3 de la norme A4.5 obligent tout Membre à prendre des mesures, en fonction de sa situation nationale, pour assurer au moins trois des neuf branches de la protection de sécurité sociale pour tous les gens de mer qui résident habituellement sur son territoire. La commission note que, au moment de la ratification, conformément aux paragraphes 2 et 10 de la norme A4.5, chaque Membre a spécifié les branches de sécurité sociale qui sont assurées aux gens de mer résidant habituellement sur son territoire. Cette obligation peut être satisfaite de diverses façons, comme l'indiquent les paragraphes 3 et 7 de la norme A4.5, et l'attribution des responsabilités peut aussi être l'objet d'accords bilatéraux ou multilatéraux conclus dans le cadre d'une organisation régionale

d'intégration économique, comme le prévoit le paragraphe 4. La commission a noté que des accords régionaux ont été conclus entre des Membres et que, dans certains cas, des Membres ont passé des accords bilatéraux avec d'autres pays. Toutefois, ces mécanismes et dispositifs ne semblent pas être répandus et les informations sur cette question importante ne sont pas claires.

La commission souhaite aussi souligner que, même si l'obligation principale incombe au Membre sur le territoire duquel le marin réside habituellement, en vertu du paragraphe 6 de la norme A4.5, les Membres doivent examiner les diverses modalités selon lesquelles, en l'absence d'une couverture suffisante dans les neuf branches de sécurité sociale, des prestations comparables seront offertes aux gens de mer, conformément à la législation et à la pratique nationales. Comme indiqué précédemment, selon le paragraphe 7, cette protection peut être prévue de différentes manières, notamment par la législation, des régimes privés, des conventions collectives ou une combinaison de ces moyens.

Assistance technique pour la mise en œuvre

La commission a observé que plusieurs gouvernements ont indiqué que, pour le moment, ils ne sont pas des Etats du pavillon étant donné qu'ils n'ont aucun navire auquel la convention est applicable. Ils n'ont, par conséquent, pas encore adopté une législation détaillée pour mettre en œuvre la MLC, 2006. La commission note cependant que d'autres obligations de la convention, dans la mesure où elles concernent un pays, par exemple la réglementation des services privés de recrutement et de placement, la promotion d'installations de bien-être à terre, et la réalisation des responsabilités de l'Etat du port, s'appliquent et doivent être mises en œuvre. Dans certains cas, la commission a observé que le Membre concerné bénéficierait de l'assistance technique et de la coopération afin d'aller de l'avant en ce qui concerne la mise en œuvre.

Diffusion et mise à jour de l'information sur la mise en œuvre de la MLC, 2006. Le site Web et la base de données du BIT sur la MLC, 2006

Enfin, la commission rappelle que, aux fins des prescriptions de la MLC, 2006, en matière d'information, le Bureau a créé un site Web et une base de données spécifiques qui contiennent des informations fournies par les gouvernements en vertu de la MLC, 2006. Il s'agit d'une source utile d'information pour d'autres Membres, les armateurs et les gens de mer, et il est important que les Membres fournissent ces informations au Bureau et qu'ils prennent des mesures pour maintenir cette information sur leur pays à jour.

Conclusion

Dans l'ensemble, la commission apprécie la contribution de ces premiers Membres qui ont fait rapport, qui sont parmi les premiers à avoir ratifié la MLC, 2006, et à l'avoir appliquée et qui, à bien des égards, montrent désormais la voie aux autres Membres.