



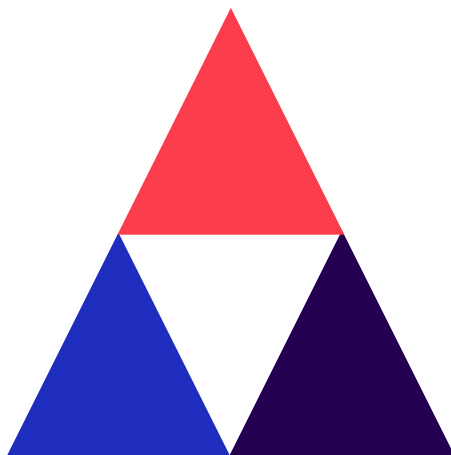
Organisation
internationale
du Travail



► STCMLC/Partie II/2022/2

► Document d'information pour la discussion

Quatrième réunion (Partie II) de la Commission tripartite spéciale
créée en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime,
2006, telle qu'amendée
(Genève, 5-13 mai 2022)



Département des normes internationales du travail
Département des politiques sectorielles
Genève, 2022

▶ Table des matières

	Page
I. Introduction	5
II. Tâches incombant à la quatrième réunion (Partie II) de la Commission tripartite spéciale	5
a) Examen et adoption éventuelle des propositions d'amendement au code de la MLC, 2006	5
Proposition n° 1 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer)	6
Proposition n° 2 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer)	7
Proposition n° 3 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer)	8
Proposition n° 4 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer)	9
Proposition n° 5 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer)	11
Proposition n° 6 (groupe des gens de mer)	12
Proposition n° 7 (groupe des gens de mer)	13
Proposition n° 8 (groupe des gens de mer)	14
Proposition n° 9 (groupe des gens de mer)	15
Proposition n° 10 (groupe des gens de mer)	16
Proposition n° 11 (gouvernements) Australie, France, Kenya, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama	17
Proposition n° 12 (gouvernements) Allemagne, Australie, Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède	20
b) Consultations tripartites en vertu de l'article VII	24

► I. Introduction

1. Au 1^{er} février 2022, la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), avait été ratifiée par **98 Membres**.
2. À sa 318^e session (juin 2013), le Conseil d'administration du Bureau international du Travail (BIT) a institué la Commission tripartite spéciale, conformément à l'article XIII de la MLC, 2006.
3. À sa 340^e session (novembre 2020), le Conseil d'administration a **décidé** que la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale se déroulerait en deux parties: la **première partie** s'est déroulée en mode virtuel (en ligne) du 19 au 23 avril 2021; et la deuxième partie doit avoir lieu du 5 au 13 mai 2022 sous une forme hybride.

► II. Tâches incombant à la quatrième réunion (Partie II) de la Commission tripartite spéciale

4. Comme l'indique l'**ordre du jour** de la réunion, la Commission tripartite spéciale procédera d'abord à l'examen des propositions d'amendement au code de la MLC, 2006. Ensuite, elle examinera toute demande de consultation soumise au titre de l'article VII de la MLC, 2006, par des Membres ne comptant pas d'organisations représentatives d'armateurs ou de gens de mer sur leur territoire. Enfin, d'autres questions pourront être examinées, y compris tout projet de résolution présenté au cours de la réunion.

a) Examen et adoption éventuelle des propositions d'amendement au code de la MLC, 2006

5. 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. La procédure établie a été suivie en 2014, 2016 et 2018.
6. En 2021, le BIT a reçu 12 propositions d'amendement au code de la MLC, 2006: 5 propositions d'amendement conjointes des groupes des armateurs et des gens de mer, 5 propositions d'amendement du groupe de gens de mer et 2 amendements formulés par plusieurs gouvernements.
7. Conformément à la convention, tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail (OIT) ont été invités à formuler des observations ou des suggestions au sujet des propositions avant le 28 février 2022. Un résumé de ces commentaires sera publié en ligne avant la réunion.
8. Les informations complètes reçues pour chacune des propositions sont reproduites ci-après.

Proposition n° 1 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer)

1. Objet

Équipement de protection individuelle.

2. Contexte

Les conclusions de la [Réunion sectorielle de l'Organisation internationale du Travail \(OIT\) sur le recrutement et le maintien dans l'emploi des gens de mer et l'amélioration des possibilités offertes aux femmes marins](#) soulignent la nécessité de faciliter l'emploi des femmes dans le secteur maritime.

Le groupe des gens de mer a, entre autres, réalisé en consultation avec le département des femmes de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) une brève enquête auprès du réseau femmes et transports sur les équipements de protection individuelle fournis aux travailleurs des transports pour atténuer les risques d'accidents du travail et de maladies professionnelles. Les résultats montrent qu'un des problèmes qui se posent est celui de la taille des équipements de protection individuelle fournis, souvent adaptée aux personnes de plus grande stature, ce qui rend ces équipements difficiles à porter pour les femmes et peut contribuer à accroître les risques, en particulier à proximité de machines rotatives ou dans des espaces confinés. Cela pourrait également être un problème pour les jeunes gens de mer et les gens de mer originaires de régions géographiques où les personnes sont de plus petite stature.

3. Finalité

L'objectif est de veiller à la prise en compte appropriée de la nécessité de fournir, d'entreposer et d'entretenir des équipements de protection individuelle en nombre suffisant et dans des tailles convenant à différentes morphologies afin de garantir un environnement plus sûr et de contribuer à élargir les possibilités d'emploi à un plus grand éventail de candidats potentiels recherchant un emploi dans le secteur maritime, y compris les femmes.

4. Considérations pertinentes

Cet amendement aura des conséquences sociales positives et permettra d'améliorer la sécurité.

5. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
A4.3, paragraphe 1 – ajout à l'alinéa <i>b</i>)		<i>b</i>) les précautions raisonnables afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires, y compris <u>par la fourniture de tout l'équipement de protection individuelle nécessaire dans des tailles appropriées et des</u> mesures visant à réduire et à prévenir les risques d'exposition à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques, ainsi que les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires;

Proposition n° 2 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer)

1. Objet

Alimentation et service de table.

2. Contexte

L'accès à l'eau potable est un droit fondamental, et le lien entre eau potable et bien-être, y compris santé mentale, est bien documenté et étudié par des organisations médicales et de santé reconnues au plan international. De nombreux gouvernements ont publié des orientations au sujet du bien-être des salariés au travail, qui recommandent d'approvisionner les salariés en eau et de les encourager à faire des pauses fréquentes pour s'hydrater afin de reconstituer la quantité d'eau – environ 1,7 litre – dépensée quotidiennement par le corps humain (voir par exemple [Direction de la santé et de la sécurité](#), gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord).

L'environnement dans lequel évoluent les gens de mer est souvent caractérisé par une chaleur extrême, des espaces confinés et la nécessité d'accomplir des efforts physiques ou de supporter une charge mentale et physique considérable. La perte de fluides est par conséquent plus importante et, outre qu'elle ralentit l'apport d'oxygène par le sang, elle peut affecter le niveau d'attention ou de concentration et causer de la fatigue, ce qui peut avoir de graves conséquences sur le bien-être des gens de mer. Le devoir de protection corollaire du droit de tous les gens de mer à des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires énoncé à l'article IV de la MLC, 2006, suppose aussi d'approvisionner les gens de mer en eau potable et de les encourager à faire des pauses fréquentes pour s'hydrater.

3. Finalité

La norme A3.2 traite de la question de l'approvisionnement en vivres et dispose que les gens de mer doivent être nourris gratuitement et que les vivres doivent être de qualité et d'une valeur nutritive satisfaisante. Quant à l'eau, qui représente jusqu'à 60 pour cent de la masse corporelle, elle est mentionnée au paragraphe 1 de la norme, sans qu'il soit expressément indiqué qu'elle doit être fournie à titre gratuit. Des études montrent que les gens de mer qui travaillent dans des environnements tels que les salles des machines peuvent souffrir de calculs rénaux s'ils ne boivent pas d'eau en quantité suffisante compte tenu de la chaleur à laquelle ils sont exposés, et recommandent une hydratation régulière pour éviter ces problèmes.

4. Considérations pertinentes

Il faut approvisionner les gens de mer à bord en eau potable, leur fournir des informations pédagogiques sur les bienfaits d'une bonne hydratation pour le corps humain et leur faire prendre conscience que cela peut contribuer à leur bien-être.

5. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
A3.2, paragraphe 2) – ajout à la fin de l’alinéa a)		2. Tout Membre veille à ce que les navires qui battent son pavillon observent les normes minimales suivantes: a) un approvisionnement suffisant en vivres et en eau potable, d’une valeur nutritive, d’une qualité et d’une variété satisfaisantes, compte tenu du nombre de gens de mer à bord, de leur religion et de leurs habitudes culturelles en matière alimentaire ainsi que de la durée et de la nature du voyage, <u>assuré gratuitement pendant la période d’engagement;</u>
A3.2, paragraphe 2) – ajout à l’alinéa b)		b) un aménagement et un équipement du service de cuisine et de table qui permettent de fournir aux gens de mer des repas convenables, variés, <u>sains</u> et nutritifs, préparés et servis dans des conditions d’hygiène satisfaisantes;
A3.2, paragraphe 7) – ajout à l’alinéa a)		a) l’approvisionnement en vivres et en eau potable <u>et la quantité, la valeur nutritionnelle et la qualité des vivres et de l’eau potable;</u>

Proposition n° 3 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer)

1. Objet

Rapatriement.

2. Contexte

Il ressort clairement de la mise en œuvre des dispositions de la norme A2.5.2 que ces dernières offrent un soutien adéquat aux gens de mer abandonnés au moyen d’un mécanisme de garantie financière. Cependant, dans la pratique, et comme attesté en maintes occasions, les efforts déployés par le prestataire de la garantie financière pour rapatrier l’équipage abandonné sont réduits à néant par les autorités portuaires du pays où le navire est abandonné. Dans certains cas, les autorités locales empêchent l’équipage abandonné de quitter le navire, ce qui aggrave une situation déjà pénible et met les gens de mer concernés en grave difficulté financière, puisque la norme prévoit seulement une indemnisation équivalant à quatre mois de salaire maximum. Cette situation, doublée des difficultés d’accès aux soins médicaux, notamment dans le contexte de la pandémie, peut en outre accroître les risques pour la santé mentale et physique des gens de mer.

3. Finalité

Le paragraphe proposé définira plus précisément le mécanisme d’accès à la garantie financière et la responsabilité qu’ont les différentes parties prenantes de faciliter une résolution rapide et sans heurt de la situation. Il tient compte également des dispositions de la convention en vigueur relatives à la libre circulation et au voyage des gens de mer, de même que d’autres instruments internationaux tels que la convention (n° 108) sur les pièces d’identité des gens de

mer, 1958, et la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, telle qu'amendée, de l'OIT, ainsi que la Convention de l'Organisation internationale maritime (OMI) visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée (Convention FAL).

4. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
A2.5.1, paragraphe 8 – ajout de texte		8. En particulier, un Membre ne doit pas refuser à un marin le droit d'être rapatrié du fait de la situation financière d'un armateur ou au motif que celui-ci est dans l'impossibilité ou refuse de remplacer l'intéressé. <u>Lorsque la législation applicable impose la présence de gens de mer à bord pour garantir la sécurité, des gens de mer nationaux sont engagés et, si aucun marin qualifié n'est disponible, des gens de mer non nationaux sont engagés aux fins du respect des obligations énoncées dans la présente norme.</u>

Proposition n° 4 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer)

1. Objet

Soins médicaux à terre.

2. Contexte

Aux termes du paragraphe 3 de la règle 4.1, tout Membre s'assure que les gens de mer travaillant à bord de navires qui se trouvent sur son territoire ont accès à ses installations médicales à terre s'ils requièrent des soins médicaux immédiats. Selon le paragraphe 4 de cette règle, les dispositions du code visent à assurer aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient les travailleurs à terre.

Avant même la pandémie de COVID-19, des gens de mer avaient signalé que, dans certains cas, ils n'avaient pas été autorisés à débarquer pour recevoir un traitement médical urgent, au prix de souffrances considérables pour les marins concernés, de coûts excessifs pour les armateurs et de fortes perturbations du commerce. La situation s'est encore détériorée pendant la pandémie, malgré la prescription expresse du paragraphe 3 de la règle 4.1.

3. Finalité

Il serait utile de réaffirmer et de clarifier la prescription énoncée au paragraphe 3 de la règle 4.1 de la partie A du code. Des orientations, notamment sur les cas dans lesquels il faudrait considérer qu'un marin a besoin d'un traitement médical immédiat, seraient utiles aux Membres, aux armateurs et aux gens de mer et pourraient contribuer à la mise en œuvre effective et totale de cette prescription.

4. Considérations pertinentes

Les nouvelles dispositions profiteront aux gens de mer, car elles permettront de traiter promptement tout marin devant être débarqué en raison de son état de santé et de protéger les autres membres de l'équipage contre une infection dans le cas où le marin concerné est atteint d'une maladie transmissible. Elles offriront aux armateurs la garantie que les gens de mer ayant

besoin d'un traitement médical immédiat seront débarqués et soignés promptement, ce qui leur permettra de faire le nécessaire pour que d'autres membres d'équipage puissent rejoindre le navire en remplacement et leur évitera d'avoir à chercher un port d'escale dans un autre pays pour y faire débarquer les malades en vue de les faire soigner. Elles profiteront aux affréteurs et aux propriétaires de la cargaison, car elles éviteront les perturbations du commerce et les coûts liés aux déroutements. Enfin, elles donneront aux Membres une plus grande confiance dans le fait que leurs ressortissants exerçant la profession de marin recevront un traitement médical rapide à l'étranger en cas de nécessité et que les dépouilles des gens de mer décédés à l'étranger seront rapatriées promptement et conformément aux souhaits des proches.

5. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
A4.1 – ajout d'un nouveau paragraphe 5		<u>5. Tout Membre veille à ce que les gens de mer ayant besoin de soins médicaux immédiats soient rapidement débarqués des navires qui se trouvent sur son territoire et aient accès à des installations médicales à terre pour recevoir un traitement approprié.</u>
A4.1 – ajout d'un nouveau paragraphe 6		<u>6. Lorsqu'un marin décède au cours du voyage d'un navire, le Membre sur le territoire duquel le décès survient ou, si le décès survient en haute mer, dans les eaux territoriales duquel le navire entre ensuite, facilite le rapatriement du corps ou des cendres, conformément aux souhaits des proches.</u>
	B4.1.3 – ajout d'un nouveau paragraphe 4	<u>4. Chaque Membre devrait veiller à ce que les gens de mer ne soient pas empêchés de débarquer pour des raisons de santé publique et à ce qu'ils aient accès à des magasins, du carburant, de l'eau, des vivres et des provisions.</u>
	B4.1.3 – ajout d'un nouveau paragraphe 5	<u>5. Les gens de mer devraient être considérés comme requérant des soins médicaux immédiats dans les cas suivants:</u> <u>a) lésion ou maladie pouvant entraîner la mort;</u> <u>b) maladie transmissible risquant de se propager à d'autres membres de l'équipage;</u> <u>c) lésion due à une fracture, un saignement important, une dent cassée ou une inflammation dentaire ou une brûlure grave;</u> <u>d) douleurs intenses ne pouvant pas être traitées à bord du navire (compte tenu du mode d'exploitation de ce dernier, de la disponibilité d'analgésiques appropriés et des effets sur la santé de la prise prolongée desdits analgésiques);</u> <u>e) risque de suicide;</u> <u>f) traitement à terre recommandé par un service consultatif de télémédecine.</u>

Proposition n° 5 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer)

1. Objet

Garantie financière en cas d'abandon.

2. Contexte

La proposition vise à remédier aux problèmes qui découlent du libellé initial de la convention et des changements apportés par la suite. La déclaration de conformité du travail maritime n'a pas été modifiée depuis l'adoption en 2006 de la définition du terme «armateur», qui figure au paragraphe 1 j) de l'article II de la MLC, 2006. Cette définition, qui désigne la personne ou l'entité responsable du maintien des conditions de vie et de travail à bord du navire, était peut-être adaptée aux situations visées par le texte non modifié de la convention, mais elle l'est moins dans le contexte d'une assurance ou lorsqu'il s'agit d'indiquer le nom de l'armateur sur le certificat de garantie financière. Dans certains pays, des agents chargés du contrôle par l'État du port émettent à l'intention de navires qui font escale dans les ports des avis de manquement pour non-conformité présumée aux normes 2.5.2 et 4.2, au motif que l'armateur désigné sur le certificat de garantie financière et la partie dont le nom figure sur la déclaration de conformité du travail maritime doivent être les mêmes, faute de quoi les normes susmentionnées ne sont pas respectées. Cette situation n'est pas satisfaisante.

3. Finalité

Lorsque l'armateur rompt les liens avec l'équipage et le navire, peu importe comment il est identifié sur la déclaration de conformité du travail maritime. Dans ces situations, il s'agit pour les membres de l'équipage de pouvoir se tourner vers le prestataire de la garantie financière pour être rapatriés, bénéficier de prestations d'entretien et de soutien tant qu'ils sont à bord et recevoir le salaire et les prestations qui leur sont dus.

Les clubs de protection et d'indemnisation ne peuvent pas émettre de certificats au nom de parties qui ne sont pas des assurés ou qui n'ont pas de lien avec le club, car cela créerait des difficultés d'ordre réglementaire et pourrait donner lieu à de lourdes sanctions de la part de l'autorité de contrôle. Une solution indiquée pour réduire le risque que les agents chargés du contrôle par l'État du port émettent de tels avis de manquement consisterait à modifier la liste des informations devant figurer dans les certificats en ajoutant, à l'alinéa g) des annexes A2-I et A4-I, la mention «ou du propriétaire inscrit», de sorte que l'alinéa g) serait libellé comme suit: «le nom de l'armateur ou du propriétaire inscrit». Cela réglerait le problème qui se pose depuis 2017, année de l'entrée en vigueur des amendements de 2014 pour les États auxquels ils s'appliquent, et les agents chargés de l'application de la loi sauraient avec certitude que la mention sur le certificat du nom du propriétaire inscrit est conforme à la MLC, 2006.

4. Considérations pertinentes

Cet amendement devrait contribuer à accélérer le règlement des cas d'abandon en établissant plus précisément les responsabilités.

5. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
Annexe A2-I – ajout de texte dans l’alinéa g)		g) le nom de l’armateur <u>ou du propriétaire inscrit</u> ;
Annexe A4-I – ajout de texte dans l’alinéa g)		g) le nom de l’armateur <u>ou du propriétaire inscrit</u> ;

Proposition n° 6 (groupe des gens de mer)

1. Objet

Communications.

2. Contexte

Les conclusions de la Réunion sectorielle de OIT sur le recrutement et le maintien dans l’emploi des gens de mer et sur l’amélioration des possibilités offertes aux femmes marins recommandent expressément de fournir aux gens de mer un accès à Internet et aux médias sociaux.

Il faut à cet égard tenir compte du fait que, lorsque la MLC, 2006, a été établie, l’utilisation d’Internet et des médias sociaux était extrêmement limitée, tandis qu’il s’agit aujourd’hui d’une forme d’interaction sociale généralement accessible gratuitement sur le lieu de travail, dans les aéroports, dans les hôtels, dans les restaurants et dans les locaux commerciaux, ce qui permet à chacun d’être connecté en permanence.

3. Finalité

L’objectif est de faciliter les interactions des gens de mer avec leurs amis et leur famille, et d’inciter les entreprises à explorer les possibilités de formation et d’apprentissage en ligne pour améliorer les compétences des gens de mer. Pendant la pandémie de COVID-19, plusieurs grandes entreprises de transport maritime ont octroyé aux gens de mer un accès illimité à Internet et aux médias sociaux en utilisant le système de communication des navires afin d’aider les marins à endurer la crise des changements d’équipages. La fourniture d’un accès à Internet et aux médias sociaux serait stratégique pour attirer vers le secteur la prochaine génération de gens de mer, qui a grandi dans un environnement où les interactions sociales en ligne sont indispensables.

4. Considérations pertinentes

Le fait de donner aux gens de mer la possibilité de maintenir le lien avec leur famille a des conséquences sociales positives, et la capacité à interagir avec les proches en cas de besoin ainsi qu’à apporter un appui émotionnel et à être présent dans les moments difficiles est un facteur de bien-être. Il est utile pour les entreprises de pouvoir dispenser des formations cohérentes à l’échelle de la flotte et communiquer directement avec les gens de mer pour les informer au sujet des politiques de l’entreprise ou leur transmettre d’autres informations essentielles.

5. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
A3.1, paragraphe 17 – ajout de nouveaux alinéas <i>a)</i> , <i>b)</i> et <i>c)</i>		<p>17. Des installations, commodités et services de loisirs appropriés, adaptés aux besoins particuliers des gens de mer qui doivent vivre et travailler à bord des navires, sont mis à la disposition de tous les gens de mer à bord, en tenant compte des dispositions de la règle 4.3 et des dispositions correspondantes du code qui ont trait à la protection de la santé et de la sécurité et à la prévention des accidents. <u>En particulier, pour ce qui concerne la connectivité sociale:</u></p> <p><u><i>a)</i> les gens de mer disposent d'un accès à des communications avec la terre, y compris un accès gratuit à Internet;</u></p> <p><u><i>b)</i> l'autorité compétente, en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer, communique des orientations sur le temps individuel recommandé d'accès à Internet, en tenant compte des heures de repos et en vue d'éviter l'isolement social;</u></p> <p><u><i>c)</i> tout Membre fournit un accès gratuit à Internet dans ses ports et aux postes de mouillage associés.</u></p>
	B3.1.11, paragraphe 4 – suppression de l'alinéa <i>j</i>	<u><i>j)</i> un accès raisonnable à des communications téléphoniques avec la terre ainsi qu'à des services de messagerie électronique et à Internet, s'il y a lieu, le cas échéant pour un tarif raisonnable.</u>

Proposition n° 7 (groupe des gens de mer)

1. Objet

Contrat d'engagement maritime.

2. Contexte

Bien que la MLC, 2006, précise quelles personnes sont considérées comme des armateurs et quelles sont les responsabilités qui leur incombent, l'ITF a été informée qu'il arrivait souvent que l'employeur ne soit pas le propriétaire du navire. Cette situation est courante dans le secteur des croisières, mais aussi dans les services de cuisine à bord de ferries ou de navires de charge. L'armateur ne se saisit pas toujours des cas dans lesquels l'employeur d'un marin n'accorde à ce dernier aucune prestation contractuelle.

3. Finalité

L'objectif est de faire en sorte que les gens de mer connaissent leurs droits en vertu des dispositions de la MLC, 2006, et soient garantis contre les pertes au cas où leur employeur ne s'acquitterait pas de ses obligations contractuelles.

4. Considérations pertinentes

Les pertes financières subies par les gens de mer dont l'employeur manque à ses obligations sont une réalité. Le fait que l'armateur et l'employeur se rejettent mutuellement la responsabilité à l'égard des gens de mer est source de grand désarroi et peut donner lieu à des procédures fastidieuses au terme desquelles les gens de mer concernés n'obtiennent pas nécessairement ce qui leur est dû. L'amendement proposé a une visée sociale et financière.

5. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
A2.1, paragraphe 4 – ajout d'un nouvel alinéa k)		<u>k) lorsque l'armateur n'est pas l'employeur du marin, un engagement signé de l'armateur ou de son représentant à indemniser le marin pour les pertes pécuniaires que ce dernier pourrait subir en conséquence du non-respect par l'employeur de ses obligations envers le marin au titre du contrat d'engagement maritime;</u>

Proposition n° 8 (groupe des gens de mer)

1. Objet

Rapatriement.

2. Contexte

La pandémie de COVID-19 a mis en évidence le problème des gens de mer se retrouvant dépourvus d'assistance financière ou médicale ainsi que la pratique courante consistant à faire cesser le service maritime au point de sortie du pays de résidence sans tenir compte du fait que les gens de mer doivent parfois voyager de ce point à leur adresse de résidence réelle. Ce problème se pose très fréquemment pour les gens de mer philippins, indiens et indonésiens.

Les frais de voyage aller et retour entre le domicile et le point de sortie peuvent être assez élevés, et pendant le trajet (qui peut durer de un à plusieurs jours, selon le mode de transport utilisé) les gens de mer concernés ne sont couverts par aucune assurance et ne disposent d'aucun moyen d'assurer leur confort. La règle 2.5 de la MLC, 2006, sur le rapatriement dispose que «[I]es gens de mer ont le droit d'être rapatriés sans frais pour eux-mêmes dans les cas et dans les conditions spécifiés dans le code».

3. Finalité

Les événements récents liés à la pandémie de COVID-19 ont mis en évidence une lacune dans la convention: les options prévues par la norme et les principes directeurs concernant la destination finale d'un marin à la fin de son service et les obligations de l'armateur à son égard peuvent être interprétées de plusieurs manières, ce qui peut en conséquence pénaliser les gens de mer. Dans la plupart des cas, la responsabilité de l'armateur ou de l'agent de recrutement envers un marin cesse au point d'entrée du pays de destination et non au domicile du marin.

4. Considérations pertinentes

La proposition vise à préciser la responsabilité qu'ont tant l'armateur que l'agent de recrutement à l'égard des gens de mer jusqu'à ce que ces derniers parviennent à leur destination finale – leur domicile – et les prestations d'assurance qui doivent être fournies en conséquence jusqu'à ce que cette destination soit atteinte.

5. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
A2.5.1 – ajout d'un nouveau paragraphe 3		<p><u>3. Nonobstant le paragraphe 2 de la présente norme, tout Membre veille à ce que:</u></p> <p><u>a) les gens de mer aient droit à une rémunération, des indemnités, des vivres et un logement, ainsi qu'aux traitements médicaux nécessaires depuis le moment où ils quittent le navire jusqu'à leur arrivée à la destination de rapatriement;</u></p> <p><u>b) lorsque la destination de rapatriement est le domicile du marin, ou tout autre lieu mutuellement convenu, les frais de rapatriement sont à la charge de l'armateur jusqu'à ce que le marin arrive à destination.</u></p>
	B2.5.1, paragraphe 6 – suppression de l'alinéa a)	a) le lieu où le marin a accepté de s'engager;
	B2.5.1, paragraphe 6 – remplacement du texte de l'alinéa c)	c) le pays de résidence du <u>le domicile du</u> marin;

Proposition n° 9 (groupe des gens de mer)

1. Objet

Recrutement et placement.

2. Contexte

Pendant la récente pandémie de COVID-19 et avant cela en d'autres occasions, des gens de mer en route pour rejoindre leur navire après avoir signé leur contrat d'engagement maritime ont malheureusement vu leur engagement annulé pour des raisons indépendantes de leur volonté.

Ils se sont alors retrouvés loin de chez eux et ont subi de lourdes pertes financières. Alors que la MLC, 2006, prévoit une solution à ce type de situation, les gens de mer éprouvent des difficultés à faire agir ou même à contacter le prestataire d'assurance, ou à se prévaloir de la mesure équivalente appropriée pour obtenir l'indemnisation à laquelle ils ont droit.

3. Finalité

L'objectif de l'amendement est de fournir des informations supplémentaires et de préciser la procédure à suivre par les gens de mer pour accéder au dispositif leur permettant de déposer leur demande.

4. Considérations pertinentes

L'amendement proposé vise à fournir aux gens de mer un accès à une prestation sociale, y compris financière, dans le cas où la possibilité d'emploi ne se concrétise pas.

5. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
A1.4, paragraphe 5 – ajout de texte à alinéa c) vi)		vi) mettent en place un système de protection, sous la forme d'une assurance ou d'une mesure équivalente appropriée, 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, <u>et communiquent aux gens de mer des informations adéquates sur ce système, y compris des détails sur la manière de déposer une demande, préalablement à l'engagement ou au cours du processus d'engagement.</u>

Proposition n° 10 (groupe des gens de mer)

1. Objet

Garantie financière.

2. Contexte

Les amendements relatifs à la garantie financière en cas d'abandon sont en vigueur depuis bientôt quatre ans. Au cours de ces quatre années, de nombreux cas d'abandon ont été réglés.

Toutefois, l'ITF observe qu'une part importante de cas n'est pas réglée à temps pour permettre aux gens de mer de percevoir l'intégralité des salaires qui leur sont dus. Il y a plusieurs raisons à cela, y compris, entre autres retards causés par les différentes parties concernées, le fait que les gens de mer ne signalent pas les abandons en temps utile, le refus des États du port et des services portuaires de laisser les équipages débarquer et le fait que les prestataires de garantie financière n'agissent pas suffisamment rapidement pour verser les salaires.

3. Finalité

L'amendement proposé permettrait d'accroître le montant maximal couvert par le prestataire de la garantie financière en vertu de la norme pertinente de la MLC, 2006. Les membres d'équipage abandonnés bénéficieraient ainsi d'une garantie plus importante dans les cas ne pouvant être réglés rapidement.

4. Considérations pertinentes

L'amendement proposé permettra d'atténuer les difficultés financières rencontrées par les gens de mer en cas d'abandon. Nombre d'entre eux sont contraints d'emprunter de l'argent pour subvenir aux besoins de leur famille lorsqu'ils ne sont pas payés. Il est à espérer que l'augmentation du nombre de mois de salaires et de prestations impayés couverts par la garantie financière permettra d'alléger la charge qui pèse sur les gens de mer et leur famille.

5. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
A2.5.2, paragraphe 9 – remplacement de termes dans l'alinéa a)		a) les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu dans le contrat de travail, la convention collective pertinente ou la législation de l'État du pavillon, le montant dû ne devant excéder quatre-huit mois de salaire et quatre huit mois pour les autres prestations en suspens;

Proposition n° 11 (gouvernements)

Australie, France, Kenya, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama

1. Objet

Déclaration obligatoire des décès de marins en mer.

2. Contexte

À l'heure actuelle, aucun ensemble international unique de données ne permet de recenser et de classer correctement tous les décès qui surviennent en mer. Les États du pavillon sont certes tenus de signaler à l'OMI les décès liés à l'exploitation (voir la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), 1974, chapitre 1, règle 21), mais il n'y a aucune exigence de ce type concernant les décès dus à des événements médicaux, des causes naturelles, des passages par-dessus bord ou des suicides.

Actuellement, aucun document de l'OIT ne prévoit d'exiger la fourniture et la consolidation de telles données. Le paragraphe 5 de la norme A4.3 de la MLC, 2006, fait obligation à l'autorité compétente de déclarer dûment les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles, sans préciser comment ils doivent être signalés ni à qui.

En outre, si les Directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime, 2006, précisent que les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles doivent être signalés, on n'y trouve pas non plus d'orientation sur la compilation de ces informations en un ensemble international unique et exploitable de données.

Tous les décès en mer n'étant pas classés de façon cohérente, il est difficile, voire impossible, de dégager des tendances. De ce fait, on cerne mal les sujets de préoccupation que les parties prenantes intéressées pourraient cibler et analyser en vue d'apporter des réponses.

Dans le contexte d'une plus grande prise de conscience de l'importance de la santé mentale et du bien-être en mer et compte tenu des conséquences de la pandémie de COVID-19, les questions liées aux risques psychosociaux encourus par les gens de mer sont depuis peu plus

prégnantes. Des observations empiriques donnent à penser que le nombre de passages par-dessus bord et de suicides a augmenté pendant la pandémie. Malheureusement, les données internationales à ce sujet sont rares, fragmentées et hétérogènes.

Par conséquent, l'existence d'une base mondiale rassemblant les données relatives aux décès contribuerait à une évaluation plus fine des décès en mer qui permettrait de mieux cibler les sujets de préoccupation, par exemple la santé mentale.

3. Finalité

L'objectif est de répondre à la nécessité de classer les données relatives aux décès des gens de mer.

De nouveaux éléments factuels tendent à confirmer que les gens de mer ont souffert d'une profonde détresse psychologique et de niveaux élevés de dépression et d'anxiété pendant la pandémie de COVID-19¹. En outre, des études récentes ont montré que les conséquences de cette pandémie avaient accentué certaines difficultés existantes dans le secteur maritime et en avaient créé de nouvelles². Selon ces études, les multiples difficultés engendrées par la pandémie pourraient s'ajouter aux nombreux facteurs de stress déjà présents sur les lieux de travail maritime avant la pandémie, créant ainsi un contexte favorable aux problèmes de santé mentale tels que l'anxiété et la dépression.

Compte tenu des problèmes de santé mentale en mer qui se posent actuellement (et qui sont plus aigus que jamais du fait de la pandémie de COVID-19), ce manque de données pourrait se révéler épineux, puisqu'il empêche de répertorier et d'analyser les enjeux relatifs au bien-être des gens de mer, qui sont une source de préoccupation au niveau international.

La nature de cet ensemble de données justifie qu'il soit placé sous la responsabilité de l'OIT, puisqu'il touche au bien-être et à la sécurité et la santé au travail des gens de mer. En outre, le fait de disposer de ces informations réunies en un seul ensemble mondial permettra de mieux évaluer les décès en mer, ce qui aidera les parties prenantes intéressées (représentants des gens de mer, représentants des entreprises, gouvernements, chercheurs, etc.) à adopter une approche plus ciblée des sujets de préoccupation, tels que la santé mentale.

La présente proposition vise donc à modifier la MLC, 2006, de manière à pouvoir compiler sous une forme cohérente les données sur tous les décès en mer et à faire peser sur l'autorité compétente la responsabilité de signaler tous les décès à l'OIT. À cette fin, il est proposé de modifier à la fois les normes et les principes directeurs de la MLC, 2006. En outre, il conviendrait d'actualiser les *Directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime, 2006*, à l'appui des modifications apportées.

4. Considérations pertinentes

L'existence d'un tel ensemble mondial de données permettra de mieux évaluer les décès en mer et d'aborder les sujets de préoccupation de façon plus ciblée.

L'amendement proposé permettra d'atteindre les objectifs susmentionnés sans imposer une charge administrative importante aux autorités compétentes.

¹ Fereshteh Baygi *et al.*, «Prevalence and associated factors of psychosocial distress among seafarers during COVID-19 pandemic», *BMC Psychiatry* 21, article n° 222 (2021); et Wenzhe Qin *et al.*, «Prevalence and risk factors of depression symptoms among Chinese seafarers during the COVID-19 pandemic: a cross-sectional study», *BMJ Open* 11, n° 6 (2021).

² Desai Shan, «Occupational health and safety challenges for maritime key workers in the global COVID-19 pandemic», *Revue internationale du Travail* (à paraître).

5. Amendement(s) proposé(s)

Il est proposé d'utiliser une taxonomie mondiale simple pour recenser, classer et enregistrer tous les décès en mer. Cette taxonomie devra s'accompagner d'informations détaillées sur le navire (numéro OMI, lieu, date et heure des faits, etc.). Cela permettra d'adopter une approche plus globale de la compilation de données internationales dans un format utile en vue d'analyses ultérieures.

Cette approche tiendra compte de la nécessité de préserver la confidentialité des données concernant les gens de mer.

Avant d'être rendues publiques, toutes les données relatives aux décès de gens de mer seront anonymisées et purgées de tout élément susceptible de permettre l'identification des intéressés. En conséquence, les dates exactes, les informations détaillées concernant le navire et le lieu précis de chaque décès seront supprimés.

La taxonomie simple présentée dans le tableau est proposée comme base pour la classification des données relatives aux décès.

► Tableau. Classification simple des décès en mer

Décès d'un marin	Maladie
Décès d'un marin	Cause naturelle
Décès d'un marin	Passage par-dessus bord (décès présumé)
Décès d'un marin	Accident du travail
Décès d'un marin	Suicide
Décès d'un marin	Suicide présumé
Décès d'un marin	Autre

Un amendement aux parties A (normes obligatoires) et B (principes directeurs non obligatoires) du code de la MLC, 2006, est proposé pour faciliter la constitution de cet ensemble de données par l'OIT. L'objectif est de renforcer l'obligation de déclaration qui incombe à l'autorité compétente en vertu du paragraphe 5 de la norme A4.3 en modifiant le libellé de sorte que les données puissent être recueillies et communiquées correctement à l'OIT.

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
A4.3, paragraphe 5 – ajout d'un nouvel alinéa a)		5. L'autorité compétente veille à ce que: <u>a) tous les décès soient dûment enregistrés et classés conformément au paragraphe 3 du principe directeur B4.3.5, et déclarés chaque année à l'Organisation internationale du Travail en vue de leur inscription dans un registre mondial des décès en mer;</u>

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
	B4.3.5 – ajout de nouveaux paragraphes 3 et 4	<p><u>3. L'autorité compétente déclare chaque année à l'Organisation internationale du Travail tous les décès survenus, en suivant la classification ci-dessous:</u></p> <p>i) <u>maladie;</u> ii) <u>cause naturelle;</u> iii) <u>passage par-dessus bord;</u> iv) <u>accident du travail;</u> v) <u>suicide;</u> vi) <u>suicide présumé;</u> vii) <u>autre.</u></p> <p><u>4. Les données relatives aux décès devraient être accompagnées des informations suivantes: type de décès (suivant la classification ci-dessus), numéro OMI, lieu du décès (en mer, dans un port, à un poste de mouillage) et grade du marin (officier (service du pont ou service des machines), matelot, etc.).</u></p>

Proposition n° 12 (gouvernements)

Allemagne, Australie, Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède

1. Objet

Clarification de la durée maximale de la période d'embarquement des gens de mer.

2. Contexte

La pandémie de COVID-19 a eu des effets dévastateurs dans le monde entier, en particulier sur les changements d'équipage. De nombreux gens de mer se sont vus privés du droit d'être rapatriés après onze mois passés à bord, et des cas d'épuisement physique et mental, d'anxiété, de maladie, voire de suicide, ont été signalés.

Les représentants des gens de mer et des armateurs ainsi que les gouvernements ont demandé à maintes reprises que des mesures soient prises pour résoudre ce problème, aux niveaux national et international.

La MLC, 2006, prévoit actuellement un droit au rapatriement des gens de mer lorsque la durée maximale des périodes d'embarquement est atteinte, étant entendu que ces périodes doivent être inférieures à douze mois (norme A2.5.1, paragraphe 2 *b*)).

Néanmoins, cette disposition n'est pas suffisante pour protéger les gens de mer et éviter qu'ils restent à bord au-delà de la durée maximale. Quatre raisons principales expliquent que de nombreux marins se retrouvent à bord pour des périodes d'embarquement de plus de onze mois:

- a) la durée maximale par défaut de onze mois n'est pas expressément mentionnée dans la convention, mais découle d'une interprétation constante de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations ³;
- b) un marin peut choisir de ne pas exercer son droit au rapatriement lorsque celui-ci prend naissance (sauf si la loi de l'État du pavillon le lui interdit) et rester à bord plus de onze mois ⁴;
- c) les États du pavillon accordent de larges exceptions permettant de renoncer au congé annuel et de rester à bord plus de onze mois, sur la base du paragraphe 3 de la norme A2.4;
- d) la durée maximale des périodes d'embarquement ne compte pas parmi les éléments soumis à l'inspection de l'État du pavillon avant la certification d'un navire (annexe A5-I) ni à celle de l'État du port (annexe A5-III).

Pour toutes ces raisons, de nombreux gens de mer restent à bord pendant plus de onze mois, et il est donc nécessaire de clarifier encore davantage les normes en vigueur sur le congé annuel et le rapatriement afin de limiter les cas où les gens de mer sont autorisés à rester à bord au-delà de la durée maximale.

3. Finalité

Le fait que les gens de mer restent à bord pendant plus de onze mois constitue un risque pour leur santé et leur sécurité et a également une incidence sur la sécurité de la navigation maritime. Pour remédier à ce problème et combler les lacunes, une disposition sur la durée maximale des périodes d'embarquement des gens de mer, établie à onze mois, devrait être définie avec précision et s'imposer à tous. Elle devrait être inscrite dans la norme A2.4, la norme A2.5.1 et le principe directeur B2.5.1.

Des dérogations à la durée maximale ne devraient être accordées que dans les cas exceptionnels dûment justifiés prévus par l'autorité compétente, au cas par cas et avec le consentement éclairé et écrit du marin concerné.

À l'issue de ces onze mois, les gens de mer doivent être rapatriés. Cela devrait figurer dans la norme A2.5.1 et le principe directeur B2.5.1.

En outre, les inspecteurs de l'État du pavillon chargés de la certification des navires et les agents chargés du contrôle par l'État du port devraient faire appliquer la durée maximale des périodes d'embarquement (annexes A5-I et A5-III). Celle définie par les États du pavillon devrait être mentionnée sur la déclaration de conformité du travail maritime, comme point 17 de l'annexe A5-II.

³ BIT, *Rapport de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations*, ILC.108/III(A) (2019), paragr. 105-113 (rapport général); cette interprétation a été réaffirmée dans la *Note d'information – Questions relatives au travail maritime et au coronavirus (COVID-19)*, version révisée 3.0 (3 février 2021), paragr. 43-45.

⁴ BIT, *Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) telle qu'amendée – Questions fréquentes*, Département des normes internationales du travail, cinquième édition (2019), C2.5.1.g.

4. Considérations pertinentes

Voir ci-dessus.

5. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
A2.4 – Droit à un congé Modification du paragraphe 3		3. Tout accord portant sur la renonciation au droit au congé payé annuel minimum défini dans la présente norme, sauf dans les cas prévus par l'autorité compétente, est interdit. <u>Dans les cas exceptionnels dûment justifiés prévus par l'autorité compétente, au cas par cas et avec le consentement éclairé et écrit du marin concerné, un marin peut rester à bord pour une période limitée. Le congé payé annuel minimum ne peut être remplacé par une indemnité, sauf en cas de cessation de la relation d'emploi. Le salaire et les autres prestations prévus dans le contrat d'engagement maritime, la convention collective pertinente ou la législation nationale applicable, y compris les virements visés au paragraphe 4 de la norme A2.2, continuent d'être versés pendant la période d'embarquement supplémentaire et jusqu'à ce que le marin soit dûment rapatrié conformément à la norme A2.5.1.</u>
A2.5.1 – Rapatriement Ajout d'un nouvel alinéa d) au paragraphe 1		<u>d) en tout état de cause, à la fin de la durée maximale des périodes d'embarquement.</u>
A2.5.1 – Rapatriement Modification de l'alinéa b) du paragraphe 2		<u>b) que la durée maximale des périodes d'embarquement, y compris les périodes de formation à bord, au terme desquelles les gens de mer ont droit au rapatriement sont rapatriés ces périodes doivent être inférieures à douze mois ne doit pas dépasser onze mois;</u>
B2.5.1 – Conditions des droits au rapatriement Modification du paragraphe 8		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 <i>piraterie</i> et <i>vols à main armée à l'encontre des navires</i> ont la même signification qu'au paragraphe 7 de la norme A2.1. <u>Toutefois, le droit au rapatriement ne devrait pas expirer lorsque le marin doit être rapatrié conformément à l'alinéa b) du paragraphe 2 de la norme A2.5.1.</u>

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
Annexe A5-I Modifier comme suit:		Conditions de travail et de vie des gens de mer devant être inspectées et approuvées par l'État du pavillon avant la certification d'un navire conformément à la norme A5.1.3, paragraphe 1: Âge minimum Certificat médical Qualifications des gens de mer Contrats d'engagement maritime Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé Durée du travail ou du repos <u>Durée maximale des périodes d'embarquement</u> Effectifs du navire Logement Installations de loisirs à bord Alimentation et service de table Santé et sécurité et prévention des accidents Soins médicaux à bord Procédures de plainte à bord Paiement des salaires Garantie financière pour rapatriement Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur
Annexe A5-II, Déclaration de conformité du travail maritime - Partie I Ajout d'un nouveau point 17		<u>17. Durée maximale des périodes d'embarquement (règle 2.5)</u>
Annexe A5-II, Déclaration de conformité du travail maritime - Partie II Ajout d'un nouveau point 17		<u>17. Durée maximale des périodes d'embarquement (règle 2.5)</u>
Annexe A5-III Modifier comme suit:		Éléments généraux sujets à un contrôle détaillé par un fonctionnaire autorisé de l'État du port effectuant une inspection au titre de la norme A5.2.1: Âge minimum Certificat médical Qualifications des gens de mer Contrats d'engagement maritime Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé Durée du travail ou du repos <u>Durée maximale des périodes d'embarquement</u>

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
		Effectifs du navire Logement Installations de loisirs à bord Alimentation et service de table Santé et sécurité et prévention des accidents Soins médicaux à bord Procédures de plainte à bord Paiement des salaires Garantie financière pour rapatriement Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur

6. Mesure(s) transitoire(s)

Des mesures transitoires seront nécessaires, puisque l'amendement a une incidence sur la documentation.

b) Consultations tripartites en vertu de l'article VII

9. 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 et c'est pourquoi l'article VII de la MLC, 2006, dispose que, en pareil cas, le gouvernement doit consulter la Commission tripartite spéciale.
10. 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 à la présidence de la Commission tripartite spéciale par l'intermédiaire du BIT.
11. Aucune demande de consultation en vertu de l'article VII de la MLC, 2006, n'a été présentée pour la quatrième réunion de la commission.