



Conseil d'administration

319^e session, Genève, 17-31 octobre 2013

GB.319/LILS/5

Section des questions juridiques et des normes internationales du travail
Segment des normes internationales du travail et des droits de l'homme

LILS

Date: 26 août 2013

Original: anglais

CINQUIÈME QUESTION À L'ORDRE DU JOUR

Entrée en vigueur de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)

Objet du document

L'objet du présent document est, d'une part, de fournir au Conseil d'administration des informations au sujet de l'entrée en vigueur de la MLC, 2006, et des progrès accomplis dans la mise en œuvre de cet instrument et, d'autre part, de présenter des informations et des propositions concernant la convocation de la première réunion de la Commission tripartite spéciale (voir le projet de décision figurant au paragraphe 29).

Objectif stratégique pertinent: Promouvoir et mettre en œuvre les normes et les principes et droits fondamentaux au travail.

Incidences sur le plan des politiques: Leçons à tirer pour de futures activités normatives.

Incidences juridiques: Aucune pour l'OIT elle-même, si ce n'est que l'entrée en vigueur de la MLC, 2006, introduit pour les Etats Membres ayant ratifié cet instrument l'obligation de présenter des rapports sur son application et que les contrôles de navires par l'Etat du port peuvent avoir lieu dorénavant même si l'Etat du pavillon n'est pas partie à la convention.

Incidences financières: Des dispositions financières ont été prises dans le programme et budget pour 2014-15.

Suivi nécessaire: La première réunion de la Commission tripartite spéciale est prévue pour avril 2014.

Unité auteur: Département des normes internationales du travail (NORMES)

Document connexe: GB.312/INS/2/2

Introduction

1. La convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), est entrée en vigueur le 20 août 2013 et est devenue un instrument international contraignant pour les 30 premiers Membres dont la ratification avait été enregistrée en date du 20 août 2012. On rappellera que son entrée en vigueur initiale était assujettie à des conditions strictes énoncées à son article VIII:
 3. La convention entrera en vigueur douze mois après que la ratification d'au moins 30 Membres représentant au total au moins 33 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale aura été enregistrée.
2. Les 30 Membres suivants avaient ratifié la convention en date du 20 août 2012 et représentaient au total près de 60 pour cent¹ de la jauge brute de la flotte marchande mondiale: (par ordre de ratification) Libéria, Iles Marshall, Bahamas, Panama, Norvège, Bosnie-Herzégovine, Espagne, Croatie, Bulgarie, Canada, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Suisse, Bénin, Singapour, Danemark (ratification élargie aux îles Féroé), Antigua-et-Barbuda, Lettonie, Luxembourg, Kiribati, Pays-Bas, Australie, Saint-Kitts-et-Nevis, Tuvalu, Togo, Pologne, Palaos, Suède, Chypre, Fédération de Russie et Philippines.
3. Pour les Membres dont la ratification est enregistrée après le 20 août 2012, et conformément au paragraphe 4 de son article VIII², la MLC, 2006, entrera en vigueur douze mois après la date de l'enregistrement de cette ratification par le Directeur général. A la date de rédaction du présent document, 16³ Membres supplémentaires ont ratifié la convention, portant le nombre de ratifications enregistrées à 46, ce qui représente au total plus de 75 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale. De plus, les ratifications de quatre⁴ Membres seront enregistrées sitôt que le Bureau aura reçu les renseignements relatifs aux branches de la protection de sécurité sociale devant être communiqués en vertu du paragraphe 10 de la norme A4.5 de la convention⁵. Au total, ce sont donc 50 ratifications qui ont été déposées.

¹ Le chiffre exact est de 59 pour cent. Il est toutefois possible qu'il ait été sous-estimé étant donné que la MLC, 2006, couvre davantage de navires que les statistiques acceptées à l'heure actuelle au niveau international concernant la jauge brute de la flotte marchande mondiale.

² Libellé comme suit: «Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date de l'enregistrement de sa ratification.»

³ Maroc, Grèce, Finlande, Malte, France (ratification élargie à la Nouvelle-Calédonie), Viet Nam, Nigéria, Barbade, Afrique du Sud, Japon, Royaume-Uni (ratification élargie à l'île de Man et à Gibraltar), Allemagne, Ghana, Malaisie, Lituanie et Belgique.

⁴ Les ratifications du Gabon, des Fidji, du Liban et de la Hongrie sont en attente d'enregistrement.

⁵ Le paragraphe 10 de la norme A4.5 de la MLC, 2006, est libellé comme suit: «Tout Membre, lors de la ratification, précise les branches pour lesquelles la protection est assurée, conformément au paragraphe 2 de la présente norme. Lorsqu'il assurera par la suite la couverture d'une ou de plusieurs des autres branches énumérées au paragraphe 1 de la présente norme, il en informera le Directeur général du Bureau international du Travail, lequel tiendra un registre de ces avis, qu'il mettra à la disposition de toutes les parties intéressées.» Ces renseignements peuvent être consultés, pour tous les Membres dont la ratification a été enregistrée, sur le site Web de NORMES et de la MLC, 2006, à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=1000:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331.

4. L'entrée en vigueur de la MLC, 2006, l'une des conventions de l'OIT les plus novatrices, rend effective la révision de 37⁶ des conventions sur le travail maritime⁷ adoptées depuis 1920 et celle de 31 recommandations connexes⁸. A compter du 20 août 2013, ces

⁶ Quatre conventions sur le travail maritime ne sont pas concernées. La MLC, 2006, ne porte pas révision de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, ni de la convention n° 108, 1958, révisée par la précédente, non plus que de la convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946, ou de la convention (n° 15) sur l'âge minimum (soutiers et chauffeurs), 1921 (qui est obsolète).

⁷ L'article X de la MLC, 2006, «Effet de l'entrée en vigueur», dispose ce qui suit: «La présente convention porte révision des conventions suivantes: convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920; convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (naufrage), 1920; convention (n° 9) sur le placement des marins, 1920; convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921; convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926; convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926; convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936; convention (n° 54) des congés payés des marins, 1936; convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936; convention (n° 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936; convention (n° 57) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936; convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936; convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946; convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946; convention (n° 70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946; convention (n° 72) des congés payés des marins, 1946; convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946; convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946; convention (n° 75) sur le logement des équipages, 1946; convention (n° 76) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946; convention (n° 91) sur les congés payés des marins (révisée), 1949; convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949; convention (n° 93) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949; convention (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958; convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970; convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970; convention (n° 145) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976; convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976; convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976; protocole de 1996 relatif à la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976; convention (n° 163) sur le bien-être des gens de mer, 1987; convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987; convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987; convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987; convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996; convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996; convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.»

⁸ Il n'est pas fait expressément mention, dans la MLC, 2006, des recommandations dont celle-ci porte révision, mais les recommandations suivantes sont associées aux conventions mentionnées ci-dessus: recommandation (n° 9) sur les statuts nationaux des marins, 1920; recommandation (n° 10) sur l'assurance-chômage (marins), 1920; recommandation (n° 26) sur la protection des émigrantes à bord des navires, 1926; recommandation (n° 27) sur le rapatriement des capitaines et des apprentis, 1926; recommandation (n° 28) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1926; recommandation (n° 48) sur les conditions de séjour des marins dans les ports, 1936; recommandation (n° 49) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936; recommandation (n° 75) sur les accords en matière de sécurité sociale des gens de mer, 1946; recommandation (n° 76) sur la fourniture de soins médicaux aux personnes à la charge des gens de mer, 1946; recommandation (n° 77) sur la formation professionnelle des gens de mer, 1946; recommandation (n° 78) concernant la fourniture d'articles de literie, d'ustensiles de table et d'articles divers (équipages de navires), 1946; recommandation (n° 105) sur les pharmacies à bord, 1958; recommandation (n° 106) sur les consultations médicales en mer, 1958; recommandation (n° 107) sur l'engagement des gens de mer (navires étrangers), 1958; recommandation (n° 108) sur les conditions de vie, de travail et de sécurité des gens de mer, 1958; recommandation (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1958; recommandation (n° 137) sur la formation professionnelle des gens de mer, 1970; recommandation (n° 138) sur le bien-être des gens de mer, 1970; recommandation (n° 139)

37 conventions ne sont plus ouvertes à la ratification, mais les Membres qui y sont parties et qui n'ont pas ratifié la MLC, 2006, demeurent liés par ces instruments plus anciens et restent tenus de soumettre, le cas échéant, les rapports dus au titre de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail.

5. Au-delà de son caractère exhaustif, la MLC, 2006, intègre un certain nombre de nouvelles approches devant assurer une action plus efficace en faveur du travail décent pour les gens de mer et faciliter l'instauration de règles du jeu équitables pour les armateurs; elle prévoit notamment, et c'est là une première, des documents de bord obligatoires – à savoir le certificat de travail maritime et les parties I et II de la déclaration de conformité du travail maritime – attestant le respect de ses dispositions relatives aux conditions de vie et de travail.
6. L'élaboration de la MLC, 2006, a par ailleurs amené le BIT à introduire certaines innovations d'ordre pratique, dont un mécanisme juridique permettant d'actualiser la partie la plus technique de la convention, à savoir le code, selon une procédure d'amendement accélérée pour suivre l'évolution du secteur et répondre aux besoins qui s'y font jour sans passer par l'adoption d'une convention révisée. Elle a également impliqué un changement de méthode et de structure par rapport aux autres conventions de l'OIT, car il a fallu faire figurer, dans un instrument contraignant, des dispositions (appelées principes directeurs dans la partie B du code) visant à donner de nombreuses orientations sur des points techniques ou particuliers, dispositions que les Membres doivent «dûment envisager d'appliquer» lorsqu'ils mettent en œuvre la convention sans qu'elles aient pour autant force obligatoire. Ces principes directeurs reflètent en outre un certain nombre de dispositions pertinentes des 31 recommandations visées plus haut. La convention prévoit par ailleurs des éléments de souplesse, à savoir que les pays sont libres de se conformer ou non à certaines prescriptions, selon ce qu'ils décideront dans le cadre de consultations avec les partenaires sociaux intéressés. Ces éléments sont susceptibles – et cela s'est déjà vérifié – d'encourager les partenaires sociaux nationaux à s'organiser lorsque tel n'est pas encore le cas. Aux termes de son article XIII, la convention prévoit également la constitution d'une commission tripartite spéciale «dotée d'une compétence spéciale dans le domaine des normes du travail maritime», qui devra suivre «en permanence» l'application de la convention et notamment examiner toute proposition d'amendement au code suivant la procédure d'amendement accélérée prévue à l'article XV. Parmi ses autres fonctions importantes, la commission sera chargée de conseiller les pays qui n'auront pas été en mesure d'engager des consultations tripartites en vue de prendre les décisions laissées à leur appréciation par la convention ⁹.

sur l'emploi des gens de mer (évolution technique), 1970; recommandation (n° 140) sur le logement des équipages (climatisation), 1970; recommandation (n° 141) sur le logement des équipages (lutte contre le bruit), 1970; recommandation (n° 142) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970; recommandation (n° 145) sur le travail dans les ports, 1973; recommandation (n° 153) sur la protection des jeunes marins, 1976; recommandation (n° 154) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976; recommandation (n° 155) sur la marine marchande (amélioration des normes), 1976; recommandation (n° 173) sur le bien-être des gens de mer, 1987; recommandation (n° 174) sur le rapatriement des marins, 1987; recommandation (n° 185) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996; recommandation (n° 186) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996; recommandation (n° 187) sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires (révisée), 1996.

⁹ Article VII de la MLC, 2006 – Consultations avec les organisations d'armateurs et de gens de mer: «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.»

7. De nombreuses autres innovations stratégiques ont été introduites, que ce soit au moment de l'élaboration de la convention ou dans le cadre des activités promotionnelles ou autres lancées après l'adoption du texte le 23 février 2006. La plupart de ces mesures de suivi ont donné effet aux 17 résolutions¹⁰ adoptées par la Conférence à sa 94^e session (maritime), soit en même temps que la convention. Les informations concernant les stratégies de suivi de la MLC, 2006, et l'incidence qu'elles ont eues sont susceptibles de présenter un intérêt pour d'autres secteurs. Ces stratégies sont examinées en détails dans la partie A du présent document.
8. Les nouvelles notions et approches consacrées par la MLC, 2006, et dont il a été question ci-dessus, de même que la modalité spécifique de coopération tripartite ayant abouti à l'adoption de cet instrument, pourraient être étudiées avec profit dans le contexte plus large d'une discussion que le Conseil d'administration consacrerait à la politique normative et au mécanisme d'examen des normes.
9. Le présent document répond à un double objet. Il s'agit premièrement de communiquer au Conseil d'administration des informations au sujet de l'entrée en vigueur de la MLC, 2006, et des progrès accomplis en ce qui concerne la mise en œuvre de cet instrument. Les informations concernant ce dernier point figurent dans la partie A. Deuxièmement, toujours en lien avec l'entrée en vigueur de la convention, il s'agit de présenter des informations et des propositions, conformément au Règlement de la Commission tripartite spéciale¹¹, afin que l'on puisse prendre les décisions nécessaires à la convocation de la première réunion de cette instance. Ce point fait l'objet de la partie B et de l'annexe du présent document.

A. Progrès accomplis dans la mise en œuvre de la MLC, 2006

10. On rappellera que le Bureau a présenté un rapport sur la mise en œuvre de la MLC, 2006, lors de la 316^e session du Conseil d'administration (novembre 2012)¹². Il est indiqué dans ce document que le Bureau international du Travail a adopté, en septembre 2006, un Plan d'action pour une ratification rapide et étendue et une mise en œuvre effective de la convention du travail maritime de 2006¹³, portant sur une durée de cinq ans (2006-2011). Comme son nom l'indique, ce plan d'action visait à assurer une ratification étendue et une mise en œuvre effective de la convention. La stratégie adoptée a donné d'excellents résultats pour ce qui est du premier objectif du plan d'action; la condition préalable à une large ratification de la convention était remplie en août 2012. Comme indiqué aux paragraphes 1 à 3 ci-dessus, la MLC, 2006, est entrée en vigueur le 20 août 2013 et s'applique à l'heure actuelle à près de 60 pour cent de la flotte marchande mondiale ainsi qu'aux gens de mer qui travaillent à bord des navires ainsi couverts. Par ailleurs, 16 ratifications supplémentaires ont été enregistrées, de sorte que la convention s'appliquera à plus de 75 pour cent de la flotte marchande mondiale en 2013 et 2014. Ce

¹⁰ Résolutions adoptées par la Conférence à sa 94^e session (maritime). Voir à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_088131/lang--fr/index.htm.

¹¹ Règlement de la Commission tripartite spéciale établie aux fins de la convention du travail maritime, 2006. Voir à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_183946/lang--fr/index.htm.

¹² Document GB.316/LILS/INF/1.

¹³ Voir à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_088038/lang--fr/index.htm.

résultat est d'autant plus remarquable que la convention est la première norme internationale à faire obligation aux Membres (Etats du pavillon) de certifier les conditions de vie et de travail à bord des navires. Du fait de la nature transnationale du secteur, il est essentiel que la convention soit ratifiée par un nombre important de pays, notamment par les grands Etats du port et les pays dont sont originaires la plus grande partie des gens de mer employés dans le monde, si l'on veut atteindre les deux objectifs visés par cet instrument, soit l'accès des gens de mer au travail décent et l'instauration de règles du jeu équitables pour les armateurs. Le nombre des ratifications est faible pour certaines régions, mais de nombreuses ratifications supplémentaires devraient être déposées au cours des douze prochains mois, notamment par des Membres d'Europe, d'Asie ou des Amériques. On peut raisonnablement s'attendre à une ratification particulièrement large à tous égards, voire universelle, exception faite de certains pays sans littoral. Par ailleurs, le Bureau croit comprendre que des pays n'ayant pas encore ratifié la MLC, 2006, exigent d'ores et déjà des navires battant leur pavillon qu'ils en appliquent les dispositions (peut-être en raison d'une disposition¹⁴ de la convention destinée à favoriser l'instauration de règles du jeu équitables, comme indiqué plus haut).

11. Cela étant, le plan d'action et l'approche stratégique adoptée servent un objectif qui se situe au-delà de l'entrée en vigueur de la convention. La réalisation du second objectif du plan d'action, à savoir la mise en œuvre effective de la convention au niveau national, a fait l'objet d'efforts énergiques durant les cinq années couvertes par le plan d'action, soit jusqu'en 2011, ainsi qu'au cours des 24 mois suivants. Ces efforts dénotent l'importance accordée dans le texte de la convention à la question de la conformité et de la mise en application des dispositions à bord des navires. Il a été établi en 2006 qu'il convenait de prêter une attention particulière au renforcement des capacités des systèmes d'inspection du travail maritime dans les Etats du pavillon et dans les Etats du port, et ce bien avant l'entrée en vigueur initiale du texte, pour venir à bout d'ici là de la tâche colossale que représentent l'inspection et la certification des navires, dont le nombre était estimé à 40 000 au moins à l'époque¹⁵. En conséquence, le Bureau a mis au point toute une panoplie de séminaires et d'ateliers de formation qui s'inscrivent pour la plupart dans le cadre de l'Académie du travail maritime créée par le Centre international de formation de l'OIT (Centre de Turin)¹⁶. Les participants à ces formations, souvent professionnels du secteur ou représentants d'administrations publiques, ont dispensé à leur tour des formations à l'échelon national ou au sein de leur organisation¹⁷. Le Bureau a également

¹⁴ Cette disposition est appelée parfois «clause de traitement non moins favorable». Voir le paragraphe 7 de l'article V de la MLC, 2006: «Tout Membre s'acquitte des responsabilités contractées aux termes de la présente convention en faisant en sorte que les navires battant le pavillon de tout Etat ne l'ayant pas ratifiée ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que ceux battant le pavillon de tout Etat l'ayant ratifiée.»

¹⁵ Voir, entre autres, les résolutions I, IV, XIII et XVII adoptées par la Conférence à sa 94^e session (maritime).

¹⁶ Ces activités bénéficient de fonds de l'Agence suédoise de coopération internationale au développement (SIDA) et d'un appui financier et en nature des gouvernements de l'Australie, de l'Italie, de la République de Corée et du Royaume-Uni ainsi que d'organisations nationales et internationales d'armateurs et de gens de mer. Voir la page consacrée à l'Académie du travail maritime, à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_154969/lang--en/index.htm.

¹⁷ Le Bureau a défini un module spécifique de formation de formateurs qui a été utilisé pour la première fois en 2009. L'Académie du travail maritime de l'OIT offre un programme de cinq formations très spécialisées. Outre la formation de formateurs et d'inspecteurs maritimes sur l'application de la MLC, 2006, de l'OIT (volet 1), mise en place en 2009, quatre nouvelles formations ont été lancées en 2011: une première destinée aux conseillers juridiques qui

organisé des ateliers en coopération avec des organisations internationales de gens de mer et d'armateurs, ainsi qu'avec d'autres acteurs intéressés, afin de développer les capacités dans le secteur. Il a en outre répondu aux demandes d'assistance formulées par des Membres souhaitant se doter des capacités nécessaires pour réaliser les travaux législatifs préalables à la ratification de la MLC, 2006. Les bureaux régionaux et sous-régionaux de l'OIT ont été amenés à agir de manière coordonnée pour aider les pays dans l'analyse des lacunes de leur législation, faire intervenir des conseillers juridiques à l'échelon national ou régional, et élaborer puis publier un manuel présentant des dispositions nationales types devant faciliter la transposition de la MLC, 2006, en droit interne¹⁸. En parallèle, des ateliers consacrés à cette transposition ont été organisés dans le cadre de l'Académie du travail maritime du Centre de Turin, auxquels ont participé essentiellement des conseillers juridiques et des fonctionnaires venus de pays ayant entrepris une analyse des lacunes de leur législation, l'objectif étant de contribuer ainsi au renforcement des capacités nationales. Ce type d'ateliers consacrés à la formation des inspecteurs du travail maritime et à la transposition en droit de la MLC, 2006, est de plus en plus demandé, tout particulièrement au niveau national, et généralement en lien avec les programmes par pays de promotion du travail décent.

12. Comme la MLC, 2006, aborde des aspects très divers, l'application du texte dans les pays nécessite des discussions tripartites et interinstitutionnelles nourries au niveau national et une coopération poussée entre les administrations responsables de la sécurité sociale, du travail, de la santé et des affaires maritimes. Cet élément a contribué à jeter les bases d'une

interviendront au moment de transposer les dispositions de la MLC, 2006, dans la législation nationale (volet 2 – Atelier sur la transposition de la MLC, 2006, dans la législation nationale), une deuxième destinée aux exploitants de navires et aux officiers de marine, organisée conjointement avec la Fédération internationale des armateurs (volet 3 – Atelier sur la MLC, 2006, de l'OIT, destiné aux exploitants de navires et aux officiers), une troisième à l'intention des représentants des gens de mers, fruit d'une collaboration avec la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) (volet 4 – Atelier sur la MLC, 2006, de l'OIT pour les inspecteurs de l'ITF et atelier de sensibilisation sur la MLC, 2006, de l'OIT pour les membres de l'ITF) et une quatrième destinée au secteur des croisières (volet 5 – Mise en œuvre de la MLC, 2006, dans le secteur des croisières). On trouvera de plus amples renseignements au sujet de ces formations sur le site Web qui leur est consacré (<http://mlc-training.itcilo.org>). Depuis février 2009, ce sont au total 663 représentants des autorités maritimes, armateurs et gens de mer qui ont pris part aux activités organisées dans le cadre de l'Académie du travail maritime de l'OIT (152 femmes et 511 hommes). Parmi eux, 325 ont suivi la «formation de formateurs et d'inspecteurs maritimes sur l'application de la MLC, 2006, de l'OIT», 47 «l'atelier sur la transposition de la MLC, 2006, dans la législation nationale» et 67 «l'atelier sur la MLC, 2006, de l'OIT, destiné aux exploitants de navires et aux officiers», préparé en collaboration avec la Fédération internationale des armateurs, tandis que 148 inspecteurs ou membres de l'ITF ont participé aux ateliers organisés conjointement avec cette organisation. En outre, 76 représentants d'une compagnie de croisières de premier plan ont suivi l'atelier «Mise en œuvre de la MLC, 2006, dans le secteur des croisières». Afin d'évaluer l'impact du volet 1 (formation de formateurs et d'inspecteurs maritimes sur l'application de la MLC, 2006, de l'OIT), le Centre de Turin a mené une enquête auprès de toutes les personnes ayant déjà pris part à cette formation, mettant ainsi en évidence l'effet multiplicateur obtenu grâce à la stratégie de formation des formateurs. Des 286 personnes ayant suivi la formation entre 2009 et 2012 et répondu au questionnaire, 154 avaient mené des activités de formation à l'échelon national et régional. Mieux encore, 11 299 personnes avaient suivi une formation dispensée par un formateur agréé au niveau national ou au sein d'une organisation.

¹⁸ *Manuel: Eléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime de 2006 – Modèle de dispositions nationales*, http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_182322/lang--fr/index.htm.

coopération future sur d'autres points, notamment en ce qui concerne l'obligation de présenter des rapports au titre de l'article 22 de la Constitution¹⁹.

13. La période couverte par le plan d'action et les 24 mois qui ont suivi ont supposé beaucoup d'autres initiatives assimilables aux grandes mesures de suivi préconisées par les 17 résolutions²⁰ que la Conférence a adoptées à sa 94^e session (maritime), parallèlement à la convention. Les mesures de suivi et la présentation d'informations sur les progrès accomplis dans l'application de ces résolutions constituent toujours un élément déterminant qu'il conviendra de prendre en compte pour la définition des initiatives futures du Bureau.
14. La plupart des tâches et initiatives énoncées dans le plan d'action ont été exécutées, et les efforts ont continué sur la même voie après 2011, débouchant notamment, comme indiqué ci-dessus, sur l'élaboration de dispositions nationales types, activité associée à des séminaires de formation juridique d'une semaine tenus au Centre de Turin et à l'organisation sur demande d'ateliers plus courts destinés à un pays donné ou à des acteurs particuliers du secteur. Des orientations complémentaires sur certains aspects pour lesquels la mise en œuvre du texte pourrait présenter des difficultés (principalement selon les indications figurant dans les résolutions) ont aussi été formulées au fur et à mesure que des fonds devenaient disponibles et en réponse à des demandes des mandants²¹.
15. Comme mentionné précédemment, des activités ont été entreprises dans plusieurs régions, notamment sur le territoire de Membres figurant parmi les cibles fixées pour 2012-13 et pour les périodes biennales précédentes, en vue d'une analyse des lacunes en matière

¹⁹ En mars 2010 (document GB.307/10/2(Rev.)), le Conseil d'administration a adopté un formulaire pour les rapports sur l'application de la MLC, 2006, que les pays doivent présenter en vertu de l'article 22 de la Constitution. La conception et la présentation novatrices adoptées pour ce formulaire devraient permettre la soumission de rapports sous forme électronique. Voir à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_145304/lang--fr/index.htm.

²⁰ Voir à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_088131/lang--fr/index.htm.

²¹ Par exemple, *Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006* (http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_106169/lang--fr/index.htm); *Directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006* (http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_106157/lang--fr/index.htm); *Manuel: Eléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime de 2006 et de la sécurité sociale pour les gens de mer* (http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_182773/lang--fr/index.htm); *Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006): Frequently Asked Questions (FAQ) – Online revised Edition, 2012* (http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_177371/lang--en/index.htm). En outre, conformément à une résolution adoptée par la Conférence à sa 94^e session, le Bureau travaille à l'élaboration d'un projet de guide destiné à faciliter la mise en œuvre des dispositions de la convention qui se rapportent à la sécurité et la santé au travail. Ce texte a été soumis à un groupe d'experts tripartite ad hoc et il servira de base aux débats d'une réunion tripartite d'experts devant avoir lieu en 2014. Le gouvernement de la Suède a apporté un soutien à ces travaux dans le cadre d'un partenariat pluriannuel en matière de coopération technique. Par ailleurs, un document promotionnel sur la mise en œuvre des dispositions de la convention relatives à l'accès des gens de mer à des installations de bien-être à terre, qui a été diffusé pour commentaires auprès d'experts tripartites, est en voie d'achèvement. Ce projet a reçu l'appui du Seafarers' Trust de l'ITF.

législative²² et de l'élaboration de projets de loi. Ces activités ont souvent débouché sur l'organisation de consultations tripartites nationales et, en fin de compte, sur la ratification de la MLC, 2006. Des pays de pratiquement toutes les régions, qui figuraient pour beaucoup parmi les cibles fixées lors des deux dernières périodes biennales pour l'Afrique, les Caraïbes et le Pacifique, ont enregistré des progrès vers la ratification de la convention et l'adoption de textes de loi et en ce qui concerne la formation d'inspecteurs. Pour favoriser la mise en œuvre effective de la convention, le Bureau a aussi entrepris des activités de promotion²³ et coopéré à la définition d'autres initiatives complémentaires, notamment en participant à la mise au point d'un cours dispensé dans le cadre du programme de *Master* de l'Université maritime mondiale (Suède), laquelle relève de l'Organisation maritime internationale (OMI).

- 16.** Face à l'augmentation des demandes d'information et de ressources électroniques, il est prévu de créer une base de données rassemblant les informations sur le contrôle par l'Etat du port et autres renseignements et rapports relatifs à la MLC, 2006, devant être soumis au Directeur général du BIT²⁴. Il convient de souligner cependant que l'entrée en vigueur de la convention crée de nouveaux défis pour le BIT et son Directeur général, qui devront assumer des fonctions nouvelles. L'entrée en vigueur de la convention le 20 août 2013 a fait naître certaines obligations juridiques et pratiques pour le Bureau. Il importe notamment d'informer les Membres ayant ratifié la convention, ainsi que les Etats du pavillon et les Etats du port (tout particulièrement), des principes contenus dans la résolution XVII adoptée par la Conférence à sa 94^e session (maritime), texte qui préconise une certaine souplesse s'agissant de l'inspection et de la certification des navires par les Etats du pavillon et les Etats du port pendant une période transitoire d'une année à compter de l'entrée en vigueur de la convention. Parallèlement, la convention fait peser une nouvelle charge sur le Directeur général en ce qui concerne la collecte des renseignements sur les manquements recensés par les Etats du port suite à l'inspection de navires étrangers ou la présentation d'une plainte par un marin. De même, le Bureau doit veiller à la publication des renseignements relatifs à la protection en matière de sécurité sociale au niveau national (qui sont requis en vertu du paragraphe 10 de la norme A4.5) et des informations fournies par les Membres au sujet des organismes habilités et reconnus. Dans l'environnement actuel en matière de communications, de tels renseignements doivent être disponibles sur Internet. En outre, beaucoup de mandants ont demandé que les coordonnées des autorités nationales concernées par les questions relatives à la MLC, 2006, soient également rendues publiques, si possible sur Internet. Il en découle une évolution importante par rapport à la mission traditionnelle du Bureau, qui semble appelé d'un certain point de vue à jouer le rôle d'un guichet unique donnant accès à toute une somme d'informations juridiques et pratiques ou opérationnelles sur la mise en œuvre de la MLC, 2006. Les ressources nécessaires pour fournir ces informations et les tenir à jour et

²² A ce jour, le Bureau a participé à des analyses visant à faire le point sur les lacunes de la législation dans 30 pays et à l'élaboration de projets de lois dans 20 pays environ, et il a fourni des conseils et observations devant faciliter la mise en œuvre de la convention à un grand nombre d'autres Membres et acteurs du secteur.

²³ Ces activités ont eu lieu dans les pays suivants: Bénin (pays d'Afrique francophone, atelier sous-régional de validation pour l'analyse des lacunes à l'échelon national); Sénégal (pays d'Afrique francophone, atelier juridique sur la MLC en vue de l'élaboration de dispositions législatives); Egypte et République islamique d'Iran (séminaire tripartite national); Sultanat d'Oman (atelier de formation à l'intention des agents chargés du contrôle par l'Etat du port); Ukraine (séminaire de l'ITF sur les bureaux de placement des marins); Seychelles (atelier de validation) et Trinité-et-Tobago (séminaire tripartite national).

²⁴ Cette base de données électronique a été lancée officiellement le 20 août 2013.

pour répondre à cet impératif de communication sont limitées à bien des égards, mais des efforts sont en cours pour venir à bout de la tâche ²⁵.

17. Parallèlement à ces activités entreprises sous les auspices de l'OIT, on recense un grand nombre d'initiatives mises en place par des acteurs du secteur maritime des différentes régions ²⁶ aux fins de la promotion et de la mise en œuvre de la convention. Ces activités vont de l'organisation de séminaires de formation et de modules d'apprentissage sur support vidéo ou en ligne à la rédaction de manuels d'inspection détaillés et de listes de contrôle devant aider les Etats du pavillon à procéder aux inspections visant à vérifier le respect des dispositions de la convention. Des activités ont également été réalisées dans le secteur de l'assurance maritime en vue d'assurer le respect des prescriptions de la convention. En outre, plusieurs organisations régionales travaillent actuellement à l'organisation d'ateliers de formation à l'intention des inspecteurs.
18. Il convient de rappeler enfin que le Conseil d'administration ²⁷ a créé une commission préparatoire chargée d'effectuer les travaux préalables à l'entrée en vigueur de la convention et à la constitution de la Commission tripartite spéciale (également dénommée «Commission de la MLC»), mais aussi de procéder à des consultations tripartites en vue de déterminer quelles sont les questions à caractère urgent devant figurer à l'ordre du jour de la première réunion de cet organe et d'établir un projet de règlement à son intention. Cette commission préparatoire s'est réunie à deux reprises et elle a accompli les tâches qui lui avaient été confiées. On soulignera que la première réunion, tenue en 2010, a contribué en outre à stimuler le débat tripartite international sur les obstacles à la mise en œuvre du texte et à sa ratification par davantage de Membres. Il a été établi que deux questions à caractère urgent relatives à des propositions d'amendements à la convention méritaient de

²⁵ A cet égard, on soulignera l'intérêt significatif suscité par la MLC, 2006. Le BIT a analysé les principales statistiques sur les contenus relatifs à la convention sur Internet, dans les médias sociaux et dans la presse, et il a réuni à cette occasion les chiffres suivants. **Internet:** le 20 août 2013, 374 personnes ont suivi la transmission en direct sur Internet d'une table ronde consacrée à la MLC, 2006. Pour la même journée, on a enregistré 3 683 visites sur le portail consacré à la convention. A titre de comparaison, la page d'accueil de l'OIT (qui arrive en tête des consultations en temps ordinaire) a reçu 6 000 visites environ. La manchette du jour, «Le transport maritime sous pavillon d'une nouvelle norme», a reçu 1 242 visites. Le nombre des internautes ayant consulté un contenu portant sur la convention est passé de quelques centaines en janvier à 98 493 le 20 août 2013. Le nombre total des visites de sujets sur la convention a atteint 307 891 lors de l'entrée en vigueur du texte. De janvier à août 2013, le contenu le plus populaire a été le texte de la convention, qui a totalisé 136 965 consultations; la page «Frequently Asked Questions (FAQ) Online revised Edition, 2012» a reçu 12 355 visites. **Médias sociaux:** 131 000 personnes étaient sur les médias sociaux le 20 août. Les contenus relatifs à la MLC, 2006, ont été partagés plus de 1 200 fois, et on a enregistré 1 500 clics vers les liens proposés. **Médias en ligne:** entre le 19 et le 21 août 2013 (au matin), on a recensé sur Internet 331 sujets consacrés à l'entrée en vigueur de la MLC, 2006, une nouvelle qui a fait les gros titres dans les médias suivants: Radio Télévision Suisse, EFE, ABC (Espagne), RTVE (Espagne), BBC Mundo (espagnol), China Daily et NZZ Online. Les autres mentions du sujet étaient le fait principalement de médias professionnels.

²⁶ Le secteur privé prend très à cœur l'application de la MLC, 2006; ainsi, des assureurs maritimes et beaucoup d'autres acteurs ont mis au point des outils devant permettre de satisfaire aux prescriptions du texte et à l'obligation à venir concernant la protection des gens de mer et des membres de leur famille en cas d'abandon, de décès ou d'incapacité de longue durée, et de nombreuses organisations du secteur privé organisent des formations destinées à assurer la mise en œuvre de la convention. Une organisation a même créé une «appli MLC», outil électronique qui doit permettre de vérifier le respect de la MLC, 2006.

²⁷ A sa 306^e session, le Conseil d'administration a créé une commission préparatoire tripartite sur la MLC, 2006, sur le modèle de la «Commission tripartite spéciale» qui devra être instituée, en vertu de l'article XIII de la MLC, 2006, lorsque celle-ci entrera en vigueur. Cette commission s'est réunie en septembre 2010 et en décembre 2011.

figurer à l'ordre du jour de la première réunion de la commission²⁸. En outre, un projet de règlement a été recommandé au Conseil d'administration. Le Conseil d'administration a adopté ce règlement à sa 313^e session (mars 2012)²⁹.

19. L'une des principales missions de la Commission tripartite spéciale est d'examiner les propositions d'amendements au code de la convention, conformément à l'article XV du texte. Comme indiqué ci-dessus, il est apparu que deux aspects faisant intervenir une proposition d'amendement au code revêtaient un caractère d'urgence et devaient être soumis à la commission à sa première réunion. Pour ménager le délai nécessaire à l'organisation de consultations adéquates telles que prévues par l'article XV³⁰, le Conseil d'administration a pris une mesure préliminaire à sa 318^e session en juin 2013³¹ et institué la Commission tripartite spéciale pour donner effet à l'article XIII de la MLC, 2006, étant entendu que cette commission ne se réunirait pas avant qu'une décision définitive ne soit prise par le Conseil d'administration à sa 319^e session. Conformément au paragraphe 2 de l'article XIII de la MLC, 2006, et au paragraphe 3 de l'article 4 du Règlement de la commission, le Conseil d'administration a désigné comme membres de la commission un nombre minimum de représentants des armateurs et de représentants des gens de mer, et il a invité le gouvernement de chaque Etat Membre ayant ratifié la MLC, 2006, à désigner deux représentants gouvernementaux à la commission et de faire connaître leur nom au Directeur général³².

²⁸ Il s'agit aussi de faire suite à une résolution adoptée par la Conférence à sa 94^e session dans l'objectif d'amender deux aspects du code, en vue de l'examen des principes applicables aux amendements au code adoptés en mars 2009 lors de la neuvième session du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer (*Commission préparatoire tripartite sur la convention du travail maritime, 2006 – Rapport final*, Genève, 20-22 sept. 2010: document PTMLC/2010/4). Ce document peut être consulté à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/gb/GBSessions/WCMS_152114/lang--fr/index.htm.

²⁹ Document GB.313/LILS/3. Règlement de la Commission tripartite spéciale établie aux fins de la convention du travail maritime, 2006. Le Conseil d'administration a adopté ce règlement et la note introductive qui y figure à sa 313^e session (mars 2012). Le document peut être consulté à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_183946/lang--fr/index.htm.

³⁰ Conformément au paragraphe 2 de l'article XV de la MLC, 2006, un amendement au code peut être proposé par le gouvernement d'un Membre de l'Organisation, quel qu'il soit, par le groupe des représentants des armateurs ou par le groupe des représentants des gens de mer de la Commission tripartite spéciale. A ce stade, il est proposé d'organiser la première réunion de la Commission tripartite spéciale du 7 au 11 avril 2014. Il importe donc que les amendements proposés soient présentés dès que possible après l'entrée en vigueur de la convention en août 2013. Ils pourront ainsi être soumis à la Commission tripartite spéciale, une fois écoulée la période de six mois pendant laquelle les Membres de l'OIT devront procéder à leur examen, avant d'être présentés, s'ils sont adoptés, à la Conférence internationale du Travail réunie en sa 103^e session (juin 2014). Si les amendements sont présentés dans les meilleurs délais – ce qui permettrait leur examen à la première réunion de la Commission tripartite spéciale, début 2014, ils pourront entrer en vigueur plus rapidement et il n'y aura pas lieu de réunir à nouveau la commission, après un délai de six mois, à la seule fin de l'examen des propositions.

³¹ Document GB.318/INS/7/1, paragraphe 8, tel qu'amendé.

³² Le nombre des représentants gouvernementaux est fixé au paragraphe 2 de l'article XIII de la MLC, 2006. Comme la convention est appelée à être ratifiée par de nouveaux Membres, la composition de la première réunion dépendra du nombre de ratifications enregistrées à cette date. Le paragraphe 3 de l'article XIII dispose que les représentants gouvernementaux des Membres n'ayant pas ratifié la convention peuvent participer aux travaux de la commission mais sans droit de vote. Le Conseil d'administration peut aussi inviter d'autres organisations ou entités à se faire représenter à la commission par des observateurs.

B. Convention du travail maritime, 2006: Convocation de la première réunion de la Commission tripartite spéciale

20. A sa session de juin 2013, le Conseil d'administration est convenu que la question de la désignation de représentants supplémentaires au sein de la Commission tripartite spéciale, de la confirmation de la date de la première réunion de la commission et de l'adoption de l'ordre du jour de cette première réunion ferait l'objet d'une décision à sa 319^e session. La présente section fournit des éléments d'information sur lesquels le Conseil d'administration pourra s'appuyer pour prendre les décisions nécessaires à la convocation de la première réunion de la Commission tripartite spéciale.
21. L'article XIII de la MLC, 2006, fixe déjà le cadre dans lequel doivent s'inscrire les décisions relatives à la composition de la commission, certaines de ses procédures et son mandat. Cet article et le règlement détaillé que le Conseil d'administration a adopté pour la commission constituent la base sur laquelle seront prises les décisions en question.

Confirmation de la date de la première réunion

22. Des dispositions financières ont été prises dans le programme et budget pour 2014-15 en vue de la tenue de la première réunion de la Commission tripartite spéciale. Des consultations ont montré que la période comprise entre le 7 et le 11 avril 2014 serait particulièrement adéquate³³ compte tenu des dispositions du paragraphe 4 de l'article 3 du règlement, reproduit ci-dessous:

4. L'ordre du jour des réunions doit être communiqué, accompagné d'une lettre d'invitation, aux membres gouvernementaux de la Commission de la MLC, avec copie aux gouvernements de l'ensemble des autres Etats Membres de l'Organisation (ci-après «Membres»), ainsi qu'aux représentants des armateurs et des gens de mer à la Commission de la MLC par l'intermédiaire des secrétariats de leurs groupes respectifs, au minimum quatre mois avant la date d'ouverture de la réunion.

Adoption de l'ordre du jour de la première réunion

23. On trouvera en annexe au présent document une proposition d'ordre du jour de la première réunion.
24. Le bureau de la commission adoptera l'ordre du jour des réunions ultérieures conformément au paragraphe 2 de l'article 3 du règlement, qui est libellé ainsi:

Article 3

2. L'ordre du jour de ces réunions est adopté par le bureau visé à l'article 6, après consultation du bureau du Conseil d'administration.

3. Lors de ses réunions, la Commission de la MLC examine également tout rapport du bureau conformément au paragraphe 7 de l'article 7 ci-après et tout rapport établi conformément à l'article 14 ci-après, ainsi que toute autre question relevant du mandat qui lui est conféré au titre de l'article 2 ci-dessus.

³³ A sa 318^e session, le Conseil d'administration a approuvé ces dates avec le programme des réunions pour 2013 et 2014 (document GB.318/INF/1).

***Nomination du président et, si besoin est,
de représentants supplémentaires
des armateurs et des gens de mer***

25. Il convient de rappeler à cet égard le paragraphe 3 de l'article 4 du Règlement de la Commission tripartite spéciale:

3. Sans préjudice des dispositifs en matière de financement arrêtés par le Conseil d'administration, et à moins que la Commission paritaire maritime ne recommande un nombre inférieur, le nombre de représentants des armateurs et des gens de mer au sein de la Commission de la MLC est égal au nombre de gouvernements ayant ratifié la convention au moment de la nomination des représentants des armateurs et des gens de mer par le Conseil d'administration, après consultation de la Commission paritaire maritime conformément à l'article XIII, paragraphe 2. Les représentants désignés sont notifiés au Directeur général par les secrétariats des groupes auxquels ces représentants appartiennent. La notification précise les noms des représentants. Toute modification ultérieure doit être notifiée selon la même procédure.

26. Par conséquent, le Conseil d'administration souhaitera sans doute procéder à la nomination de représentants supplémentaires des armateurs et des gens de mer (voir paragr. 20) afin que le nombre de ces représentants soit égal à celui des Membres ayant ratifié la convention au moment de sa 319^e session. Il convient de souligner que le règlement prévoit, au paragraphe 3 de son article 4, que les nominations au sein de la commission se feront sans préjudice des dispositifs en matière de financement arrêtés par le Conseil d'administration pour chaque réunion. Comme indiqué au paragraphe 22, des dispositions financières ont déjà été prises dans le programme et budget approuvé pour 2014-15 en vue de la tenue de cette réunion. Ces dispositions prévoient l'approbation de fonds pour les frais de voyage et de séjour de 15 représentants des armateurs et 15 représentants des gens de mer³⁴.

³⁴ La note introductive du règlement dispose notamment ce qui suit:

5. En vertu du règlement, c'est le Conseil d'administration qui convoque les réunions de la Commission de la MLC. Lorsqu'il prend la décision de convoquer une réunion, le Conseil d'administration doit respecter le principe selon lequel les réunions doivent être convoquées à intervalles réguliers (article 3 du règlement) et doit en examiner chaque fois la composition (article 4 du règlement). Le nombre de participants dépend du nombre de Membres ayant ratifié la convention, chacun d'entre eux ayant le droit de désigner deux représentants gouvernementaux (article 4 du règlement; paragraphe 2 de l'article XIII de la convention). En outre, le Conseil d'administration doit déterminer le nombre de représentants d'armateurs et de gens de mer après avoir consulté la Commission paritaire maritime (paragraphe 3 de l'article 4 du règlement; paragraphe 2 de l'article XIII de la convention). Conformément au pourcentage fixé dans la Constitution de l'OIT pour la Conférence internationale du Travail, le règlement (paragraphe 3 de l'article 4) dispose que le nombre de représentants des armateurs et des gens de mer doit être égal au nombre de membres ayant ratifié la convention, ce qui donne la possibilité au groupe des armateurs et à celui des gens de mer de désigner chacun jusqu'à un quart du nombre total de participants ayant droit de vote, sauf si la Commission paritaire maritime (composée de représentants des armateurs et des gens de mer) recommande au Conseil d'administration de désigner un nombre inférieur de représentants. Selon le règlement, ces dispositions sont sans préjudice des dispositifs en matière de financement (paragraphe 3 de l'article 4); de ce fait, le Conseil d'administration peut en outre décider, sur la base des dispositifs en matière de financement arrêtés pour chaque réunion, de financer par des crédits budgétaires la participation de l'ensemble des représentants des armateurs et des gens de mer désignés ou de certains d'entre eux seulement.

6. Une fois ces chiffres déterminés, il appartient à chaque gouvernement ainsi qu'aux secrétariats des deux autres groupes de communiquer au Directeur général du Bureau international du Travail le nom des représentants désignés. En règle générale, les gouvernements le font sous la forme de pouvoirs signés par une autorité compétente de l'Etat. La date limite de réception de ces communications est précisée dans la lettre d'invitation de chaque réunion.

27. Aux termes de l'article 6 du règlement, les trois vice-présidents sont nommés par la commission pour un mandat d'une durée maximale de trois ans. Par conséquent, la commission procédera aux nominations en question à sa première réunion. Cependant, en vertu de l'article 6, le président est proposé par les membres gouvernementaux de la commission et nommé par le Conseil d'administration pour un mandat d'une durée maximale de trois ans. Le président doit rester neutre dans les discussions et ne vote pas. Lorsque le président est un représentant gouvernemental à la commission, son gouvernement peut désigner une autre personne en qualité de représentant ou de suppléant à la commission. Tout comme pour l'ordre du jour de la première réunion, en l'absence d'une proposition telle que prévue au paragraphe 2 de l'article 6 du règlement, et compte tenu des décisions nécessaires quant à la convocation de la première réunion de la commission, il est proposé que le Conseil d'administration nomme le président de la première réunion pour un premier mandat d'un an³⁵.

Invitations d'autres organisations et entités en tant qu'observatrices

28. Le paragraphe 3 de l'article XIII dispose que le Conseil d'administration peut inviter d'autres organisations ou entités à se faire représenter à la commission par des observateurs. Les paragraphes 3 et 4 de l'article 9 du règlement traitent également de ce point.

Projet de décision

29. *Le Conseil d'administration voudra sans doute:*

- a) *prendre note des informations contenues dans l'introduction et la partie A du présent document;*
- b) *convoquer une réunion de la Commission tripartite spéciale à Genève du 7 au 11 avril 2014;*
- c) *adopter l'ordre du jour de la première réunion de la commission tel qu'il est proposé en annexe au présent document;*
- d) *nommer comme membres de la commission, après la consultation de la Commission paritaire maritime telle que prévue au paragraphe 2 de l'article XIII de la MLC, 2006, des représentants supplémentaires des armateurs et des gens de mer, conformément au paragraphe 3 de l'article 4 du Règlement de la commission;*
- e) *prier le Directeur général d'adresser une invitation à tous les Membres ayant ratifié la convention et tous les représentants des armateurs et des gens de mer nommés au sein de la Commission tripartite spéciale;*
- f) *déléguer au bureau du Conseil d'administration les décisions concernant la nomination du président de la commission et toute autre question liée à l'organisation de la réunion, y compris l'invitation d'observateurs.*

³⁵ Le Bureau s'efforcera dans la mesure du possible de procéder à des consultations en tenant compte de l'évolution du nombre des Etats ayant ratifié la convention.

Annexe

Ordre du jour de la réunion de la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006 (Commission de la MLC)

(Genève, 7-11 avril 2014)

1. Nomination des trois vice-présidents (après désignation par la Commission de la MLC).
2. Examen des propositions d'amendements au code de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006).
3. Echange d'informations sur la mise en œuvre.
4. Examen, le cas échéant, des demandes de consultation au titre de l'article VII de la MLC, 2006.
5. Adoption des dispositions applicables à la consultation au titre de l'article VII de la MLC, 2006¹.
6. Autres questions.

¹ Voir l'article 14 du Règlement de la commission.