



---

**POUR DISCUSSION ET ORIENTATION**

## DIX-NEUVIÈME QUESTION À L'ORDRE DU JOUR

**Rapport du Directeur général****Troisième rapport supplémentaire:  
Faits nouveaux concernant la rédaction  
d'un instrument international sur  
la démolition/le recyclage des navires**

1. A sa 289<sup>e</sup> session (mars 2004), le Conseil d'administration a approuvé la publication des directives du BIT intitulées *Sécurité et santé dans le secteur de la démolition des navires: Principes directeurs pour les pays d'Asie et la Turquie*, qui portent sur la protection des travailleurs exerçant des activités à terre sur les chantiers de recyclage des navires. La Conférence des parties à la Convention de Bâle sur *le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination* (Convention de Bâle) et l'Organisation maritime internationale (OMI) ont également adopté des directives facultatives concernant la démolition des navires, chacune dans ses domaines de compétence respectifs<sup>1</sup>. En 2004, l'OIT, l'OMI et la Convention de Bâle ont créé un groupe de travail conjoint sur la mise au rebut des navires afin d'éviter les doubles emplois et les chevauchements de rôles, de responsabilités et de compétences entre les trois organisations, et d'identifier les futurs besoins<sup>2</sup>.
2. En décembre 2005, l'Assemblée de l'OMI a décidé d'élaborer un nouvel instrument ayant force obligatoire sur le recyclage des navires (projet de convention) à temps pour qu'il puisse être adopté en 2008-09 et a chargé son Comité de la protection du milieu marin de s'acquitter de cette tâche<sup>3</sup>. Dans le cadre de son champ d'application, le projet de convention s'applique à «l'exploitation des installations de recyclage des navires,» qui inclut l'attention à accorder aux travailleurs exerçant des activités à terre sur les chantiers de recyclage des navires, question qui s'inscrit dans le mandat et le champ de compétence de l'OIT. Cela ne préoccuperait pas nécessairement l'OIT si la convention reflétait dûment les normes internationales du travail pertinentes et les directives adoptées par l'OIT et, en

<sup>1</sup> Voir *Directives techniques pour la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement intégral ou partiel des navires*, adoptées par la Conférence des parties à la Convention de Bâle à sa sixième réunion, le 13 décembre 2002, par décision VI/24; *Directives de l'OMI sur le recyclage des navires*, adoptées le 5 décembre 2003 à la vingt-troisième session de l'Assemblée par la résolution A.962 (23). Dans le système des Nations Unies, l'OMI a la responsabilité principale de la sécurité et de la prévention de la pollution par les navires.

<sup>2</sup> Les rapports sur les deux réunions du groupe de travail conjoint tenues jusqu'ici figurent dans les documents GB.295/STM/6/1 et GB.292/STM/5.

<sup>3</sup> Voir résolution A.981 (24) de l'Assemblée de l'OMI (déc. 2005).

tout état de cause, si elle n'était pas en contradiction avec ces normes et directives ou ne créait pas de toute autre manière des difficultés en rapport avec leur application.

3. Conformément aux procédures de rédaction de l'OMI, le Comité de protection du milieu marin a créé un groupe de travail par correspondance composé d'Etats, d'organisations internationales et d'organisations non gouvernementales et chargé de préparer un projet de convention. En tant que membre du groupe de travail par correspondance, le Bureau a fourni des observations sur les questions s'inscrivant dans les domaines de compétence de l'OIT, et en particulier la sécurité et la santé au travail, y compris une proposition tendant à introduire dans le projet de convention une référence explicite aux directives du BIT. Malgré les observations du BIT, le texte du projet de convention sur les questions relevant du mandat de l'OIT demeure incompatible avec les normes de l'OIT sur certains points importants<sup>4</sup>. S'il est difficile à ce stade de mesurer pleinement l'impact que pourrait avoir le projet de convention, il est à craindre que le texte contribue à créer des orientations et des régimes juridiques multiples et contradictoires dans des domaines entrant dans le mandat de l'OIT en ce qui concerne la démolition des navires.
4. Autres faits nouveaux qui méritent de retenir l'attention à cet égard, l'approbation en octobre 2005 de la démolition des navires en tant que point proposé pouvant faire l'objet d'une norme de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et la création d'un groupe de travail sur le recyclage des navires dans le cadre du Comité «navires et technologies maritimes» de l'ISO (TC8 de l'ISO)<sup>5</sup>.
5. Le 30 juin 2006, le Bureau a informé par écrit le groupe de travail par correspondance de sa préoccupation devant les résultats que les travaux du groupe ont produits jusqu'ici et lui a recommandé une approche coordonnée, qui suppose que chacune des institutions travaille dans les limites de son mandat et qu'elles s'entendent clairement sur la nature de leurs contributions et sur la façon de traiter les questions non résolues qui pourraient se poser. La lettre a été jointe aux documents soumis pour examen au Comité de la protection du milieu marin à sa session d'octobre 2006.
6. La coopération entre l'OIT et l'OMI est généralement régie par un accord conclu de longue date entre les deux organisations<sup>6</sup>. En vertu de cet accord, le Directeur général du BIT et le Secrétaire général de l'OMI peuvent, en vue d'appliquer l'accord, conclure les arrangements complémentaires qui peuvent paraître souhaitables à la lumière de l'expérience des deux Organisations (art. VIII). Dans cet ordre d'idées, la mise au point d'un arrangement de ce type pourrait être envisagée, au vu en particulier du mandat et de la pratique du Groupe de travail conjoint OIT-OMI-Convention de Bâle sur la mise au rebut des navires qui a été créé en 2004.
7. En conséquence, le Conseil d'administration voudra sans doute exprimer ses vues sur la coopération avec l'OMI aux fins de l'élaboration du projet de nouvel instrument de l'OMI sur le recyclage des navires.

Genève, le 6 octobre 2006.

*Document soumis pour discussion et orientation.*

<sup>4</sup> Voir le document MEPC 55/3/2 (juil. 2006).

<sup>5</sup> Voir le document MEPC 55/3/3 (juil. 2006).

<sup>6</sup> L'accord entre l'Organisation internationale du Travail et l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, devenue en 1982 l'Organisation maritime internationale, est entré en vigueur en 1959 après avoir été approuvé par les organes directeurs respectifs.