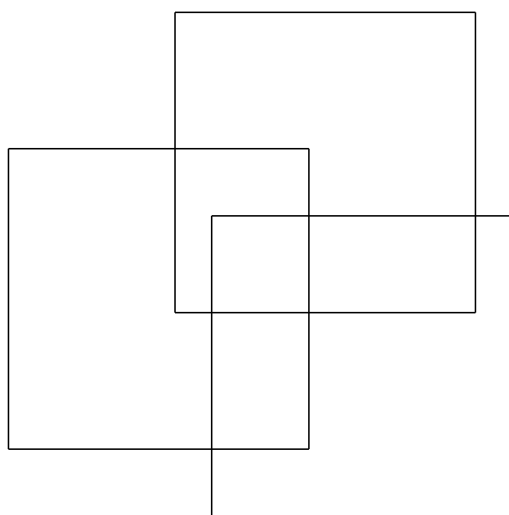




**Document d'information pour l'élaboration
des propositions d'amendements au code
de la convention du travail maritime, 2006
(MLC, 2006)**

**Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale instituée
en vertu de la MLC, 2006
(Genève, 3-5 avril 2017)**



STCMLC/WG/2017/1

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Département des normes internationales du travail
Département des politiques sectorielles

**Document d'information pour l'élaboration
des propositions d'amendements au code
de la convention du travail maritime, 2006
(MLC, 2006)**

**Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale instituée
en vertu de la MLC, 2006
(Genève, 3-5 avril 2017)**

Genève, 2017

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, GENÈVE

Copyright © Organisation internationale du Travail 2017

Première édition 2017

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

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

Document d'information pour l'élaboration des propositions d'amendements au code de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006). Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale instituée en vertu de la MLC, 2006 (Genève, 3-5 avril 2017), Bureau international du Travail, Département des normes internationales du travail, Département des politiques sectorielles, Genève, BIT, 2017.

ISBN 978-92-2-231287-0 (imprimé)

ISBN 978-92-2-231288-7 (pdf Web)

Egalement disponible en anglais: *Background paper for the preparation of proposals for amendments to the Code of the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006).* Working Group of the Special Tripartite Committee established under the MLC, 2006 (Geneva, 3–5 April 2017), ISBN 978-92-2-130780-8 (imprimé), ISBN 978-92-2-130788-4 (pdf Web), Genève, 2017; et en espagnol: *Documento de información para la preparación de propuestas de enmiendas al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006).* Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del MLC, 2006 (Ginebra 3–5 de abril de 2017), ISBN 978-92-2-330823-0 (imprimé), ISBN 978-92-2-330824-7 (pdf Web), Genève, 2017.

Données de catalogage du BIT

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

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

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

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

Table des matières

	<i>Page</i>
1. Introduction	1
2. Cadre juridique.....	2
3. Discussion lors de la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale	3
4. Pratiques existantes relatives aux propositions d'amendements	4
4.1. Pratiques à l'Organisation internationale du Travail	4
4.2. Pratiques à l'Organisation maritime internationale	7
5. Voie à suivre possible	9
5.1. Modèle de soumission des propositions	10
5.2. Mise au point éventuelle de procédures plus détaillées au sein de la Commission tripartite spéciale.....	11
5.3. Autres suggestions	12
6. Conclusions	12
Annexe	13

1. Introduction

1. La deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale instituée en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) (Genève, 8-10 février 2016), a décidé, conformément à l'article 15 de son règlement, de mettre en place un groupe de travail dont le mandat est le suivant:
 - i) examiner les questions relatives à la garantie du salaire du marin, lorsque, à la suite d'actes tels que la piraterie et le vol à main armée, il est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, et élaborer des propositions, y compris des amendements au code de la MLC, 2006, pour traiter de ces questions;
 - ii) faire des recommandations visant à améliorer le processus d'élaboration des propositions d'amendements au code de la MLC, 2006, à la Commission tripartite spéciale pour examen, conformément à l'article XV de la convention et à l'article 11 de son règlement, afin que les Etats Membres et les organisations représentatives des gens de mer et des armateurs puissent les étudier en profondeur le plus tôt possible; et
 - iii) produire un rapport contenant des recommandations qui sera présenté à la troisième réunion de la Commission tripartite spéciale, au plus tard neuf mois avant la tenue de celle-ci ¹.
2. La décision de mettre en place un groupe de travail a été approuvée par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail (BIT) à sa 326^e session (mars 2016) ². Les membres du groupe de travail ont participé à deux séries de consultations qui ont eu lieu par correspondance entre août 2016 et janvier 2017 ³.
3. Ce document d'information traite des améliorations qu'il est possible d'apporter au processus d'élaboration des propositions d'amendements au code de la MLC, 2006. La première partie de ce document présente le cadre juridique, les discussions pertinentes tenues lors de la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale, et les pratiques déjà existantes à l'Organisation internationale du Travail (OIT) et à l'Organisation maritime internationale (OMI). La deuxième partie porte sur la voie à suivre et expose les propositions dont le groupe de travail pourrait discuter, propositions élaborées à partir des contributions apportées par les membres de ce groupe lors des consultations, à savoir: i) adoption d'un modèle pouvant être utilisé pour présenter les propositions; ii) mise au point éventuelle de

¹ Résolution concernant la mise en place d'un groupe de travail de la Commission tripartite spéciale, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/meetingdocument/wcms_452073.pdf.

² Document GB.326/LILS/6 disponible à: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_459147.pdf.

³ Le groupe de travail est composé des représentants gouvernementaux du Canada, de la France, du Nigéria et de Singapour; des représentants des armateurs de la Chine (Hong-kong), de l'Allemagne, du Royaume-Uni et des Philippines; et des représentants des gens de mer des Etats-Unis, du Royaume-Uni, de la Fédération de Russie et des Philippines. Le gouvernement du Nigéria n'a soumis aucun commentaire lors des consultations. Des informations détaillées relatives aux membres, ainsi que les documents élaborés pour les deux séries de consultations, sont disponibles en anglais uniquement à: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/special-tripartite-committee/WCMS_500948/lang--en/index.htm.

procédures plus détaillées au sein de la Commission tripartite spéciale; et iii) autres suggestions.

2. Cadre juridique

4. La MLC, 2006, prévoit deux procédures différentes pour apporter des amendements à ses dispositions: une procédure d'amendement en vertu de l'article XIV applicable à toute disposition de la convention ⁴, et une procédure simplifiée en vertu de l'article XV applicable uniquement aux amendements au code de la convention. Cette procédure simplifiée a été mise au point pour répondre au besoin de mettre régulièrement à jour les éléments techniques de la convention.
5. Compte étant tenu du mandat du groupe de travail, ce document d'information porte uniquement sur les propositions d'amendements au code présentées en vertu de l'article XV de la MLC, 2006.
6. Toute amélioration du processus d'élaboration des propositions d'amendements au code devrait être adoptée dans le cadre des dispositions pertinentes actuelles de la convention. Comme l'a rappelé le Conseiller juridique lors de la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale, la procédure de soumission des amendements est expressément énoncée dans l'article XV de la MLC, 2006, et ne peut être révisée que dans le cadre d'un amendement formel à la convention ⁵. Par conséquent, toute amélioration proposée devrait être présentée sous la forme de directives non contraignantes.
7. La convention n'impose pas de prescriptions particulières en ce qui concerne le contenu des propositions d'amendements ou la forme sous laquelle elles devraient être présentées. Les dispositions suivantes s'appliquent dans ce contexte:

Les paragraphes 2 et 3 de l'article XV de la MLC, 2006, qui disposent que:

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

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

⁴ En vertu de l'article XIV de la MLC, 2006, «la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail peut adopter des amendements à toute disposition de la présente convention dans le cadre de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail et des règles et procédures de l'Organisation relatives à l'adoption des conventions [...]».

⁵ Rapport final de la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) (Genève, 8-10 février 2016), paragr. 156. Disponible à: http://ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/meetingdocument/wcms_461361.pdf.

L'article 11 du règlement qui dispose que:

1. Les propositions pour l'adoption d'amendements au code sont présentées conformément à la procédure énoncée au paragraphe 2 de l'article XV de la convention.

2. Lorsqu'il reçoit une proposition d'amendement ayant été appuyée, conformément aux paragraphes 2 et 3 de l'article XV, le Directeur général la communique aussi rapidement que possible et au plus tard un mois après réception, avec toute observation ou suggestion jugée opportune, à l'ensemble des Membres de l'Organisation, en les invitant à lui faire connaître leurs observations ou suggestions sur cette proposition dans un délai de six mois ou dans le délai fixé par le Conseil d'administration, conformément au paragraphe 3 de l'article XV de la convention.

3. Discussion lors de la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale

8. Lors de la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale, plusieurs gouvernements ont exprimé leur préoccupation concernant le processus d'élaboration et de présentation des propositions d'amendements au code de la MLC, 2006, et ont indiqué qu'il leur semblait nécessaire d'élaborer des directives à cet égard ⁶.

9. La présidente du groupe gouvernemental a indiqué que plusieurs représentants gouvernementaux ont fait part de la nécessité de mieux expliquer et analyser l'incidence des amendements. Elle a indiqué également qu'il serait peut-être nécessaire d'intégrer d'autres éléments de la procédure d'amendement de l'OMI ⁷. En outre, un représentant de la Norvège a rappelé que la procédure accélérée d'adoption des amendements au code de la MLC, 2006, est fondée sur les pratiques de l'OMI, bien que le BIT n'ait pas reproduit les directives complexes fournies par l'OMI à ce sujet ⁸. Un représentant du gouvernement des Bahamas rappelle que la MLC, 2006, fait constamment l'objet d'amendements, ce qui veut dire que les pays qui ratifient cette convention doivent sans cesse mettre à jour leur législation, laquelle, souvent, s'applique à un grand nombre de navires et de gens de mer. La procédure d'amendement doit donc être examinée de plus près afin de mettre en place des garanties de sécurité juridique qui en facilitent la mise en œuvre ⁹.

⁶ Il est intéressant de noter que, avant la réunion, dans ses observations relatives aux propositions d'amendements au code de la MLC, 2006, le gouvernement du Portugal a indiqué qu'il n'était pas possible de se prononcer sur les aspects particuliers sans une compréhension claire du raisonnement qui sous-tend les amendements. Voir le Résumé des observations et des suggestions relatives aux amendements au code de la convention du travail maritime, 2006, paragr. 7, disponible à: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_448849.pdf.

⁷ *Ibid.*, paragr. 50.

⁸ Rapport final de la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) (Genève, 8-10 février 2016), paragr. 49.

⁹ *Ibid.*, paragr. 51.

4. Pratiques existantes relatives aux propositions d'amendements

10. En l'absence d'orientations détaillées concernant la façon dont les propositions d'amendements au code de la MLC, 2006, doivent être élaborées et présentées, il est utile de décrire brièvement les pratiques qui ont cours à l'OIT et à l'OMI.

4.1. Pratiques à l'Organisation internationale du Travail

11. Etant donné que les dispositions relatives aux amendements de la MLC, 2006, en particulier l'article XV qui porte sur les amendements au code, introduisent l'innovation la plus importante de la convention¹⁰, l'OIT expérimente en la matière. Néanmoins, il est utile d'examiner l'expérience limitée mais riche dans ce domaine. En outre, il peut aussi être utile d'examiner les pratiques déjà existantes concernant la révision d'autres conventions de l'OIT pour déterminer la voie à suivre.

12. En ce qui concerne les pratiques déjà usitées dans le cadre de la MLC, 2006, il convient de rappeler les trois précédents scénarios. Le premier concerne les amendements au code relatifs à la Règle 2.5 – Rapatriement, et à la Règle 4.2 – Responsabilité des armateurs, adoptés en 2014. Les propositions d'amendements, soumises conjointement par les représentants des armateurs et des gens de mer, constituent l'aboutissement de plusieurs années de travaux 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 mer¹¹.

13. Le deuxième scénario concerne les amendements au code adoptés en 2016 relatifs à la Règle 4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents, et à la Règle 5.1 – Responsabilités de l'Etat du pavillon¹². S'il n'y a pas eu de discussions tripartites importantes concernant ces questions, les deux propositions ont été examinées dans d'autres instances importantes. Concernant la Règle 4.3, la question de l'élimination du harcèlement et de l'intimidation à bord des navires a fait l'objet de discussions bipartites au niveau international, et le document *Guidance on Eliminating shipboard Harassment and Bullying (Orientation sur l'élimination du harcèlement et de l'intimidation à bord des navires)* se trouvait devant la Chambre internationale de la marine marchande et la Fédération internationale des ouvriers du transport pour adoption, au moment de la soumission de l'amendement. Concernant la Règle 5.1, l'amendement se fonde sur des dispositions très similaires à celles de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS).

14. Le troisième scénario concerne la proposition d'amendements au code relative à la Règle 2.2 – Salaires, soumise en 2016 par le groupe des représentants des gens de mer. Si la question du paiement du salaire des marins tenus en captivité par des pirates a été mentionnée

¹⁰ Rapport I (1A), *Adoption d'un instrument consolidé regroupant les normes du travail maritime*, Conférence internationale du Travail, 94^e session (Maritime), 2006, note 13.

¹¹ Document GB.322/LILS/3 disponible à: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_315445.pdf.

¹² Document GB.326/LILS/6 disponible à: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_459147.pdf.

dans le contexte des discussions de l'OMI ¹³, il semble que peu d'éléments soient disponibles relativement à la solution présentée dans la proposition d'amendement. Après discussion, la Commission tripartite spéciale a reconnu l'importance de cette question et a estimé qu'elle devait être examinée plus avant par un groupe de travail. En conséquence, comme indiqué ci-dessus, elle a décidé de mettre en place un groupe de travail chargé d'examiner les questions relatives à la garantie du salaire du marin, lorsque, à la suite d'actes tels que la piraterie et le vol à main armée, il est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, et d'élaborer des propositions, y compris des amendements au code de la MLC, 2006, pour traiter de ces questions.

15. Il convient aussi de souligner que, concernant le processus d'amendement au code de la MLC, 2006, le Bureau n'a pas encore eu recours à la possibilité prévue au paragraphe 3 de l'article XV, en vertu duquel le Directeur général communique la proposition d'amendement avec toute observation ou suggestion jugée opportune, à l'ensemble des Membres de l'Organisation en les invitant à lui faire connaître leurs observations ou suggestions sur cette proposition. En effet, il n'y avait pas d'observation ni de suggestion du Bureau accompagnant les amendements communiqués en 2014 et 2016. A cet égard, il convient de mentionner que, en vertu du paragraphe 2 de l'article XV, les propositions doivent être communiquées sans retard aux Membres de l'OIT, et que l'article 11 du règlement de la Commission tripartite spéciale fixe un délai d'un mois maximum après réception des propositions du Directeur général.
16. En ce qui concerne les pratiques liées à d'autres conventions de l'OIT, il faut souligner qu'il n'y a pas de procédure équivalente à celle prévue à l'article XV de la MLC, 2006, permettant aux gouvernements ou aux groupes d'employeurs ou de travailleurs de soumettre des propositions visant à l'adoption ou à la révision de conventions. La proposition de révision partielle ou totale d'une convention est examinée par le Conseil d'administration qui inscrit ensuite la question correspondante à l'ordre du jour de la Conférence internationale du Travail ¹⁴.
17. Lorsqu'il examine s'il convient d'inscrire les propositions à l'ordre du jour, le Conseil d'administration doit, en vertu du paragraphe 1 de l'article 14 de la Constitution de l'OIT, examiner toute proposition faite par le gouvernement d'un des Membres, par toute organisation représentative de travailleurs ou d'employeurs, ou par toute organisation de droit international public, mais aucune règle ni orientation n'a été adoptée concernant la forme sous laquelle il faut présenter ces «suggestions». Néanmoins, dans la pratique, tous les éléments justifiant les éventuelles propositions relatives aux questions normatives sont élaborés par le Bureau international du Travail sous la direction du Conseil d'administration.
18. Pour faciliter les discussions du Conseil d'administration sur l'ordre du jour de la Conférence, le Bureau a mis au point un modèle à usage interne pour les éventuelles

¹³ Organisation maritime internationale (OMI) (2014): *Interim guidelines on measures relating to the welfare of seafarers and their families affected by piracy off the coast of Somalia*. Document soumis par l'Italie, la République de Corée, les Philippines, le Conseil maritime international et de la mer Baltique, l'ICC, l'ICMA, l'IFSMA, l'IMHA, INTERCARGO, INTERTANKO, l'ITF, the Nautical Institute, et l'OCIMF. Document MSC 93/16/1. Londres. Disponible à: <http://intertanko.com/Documents/MS%2093-16-1.pdf>.

¹⁴ Règles applicables au Conseil d'administration, section 5.2., disponible à: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---jur/documents/genericdocument/wcms_429778.pdf.

propositions de questions à l'ordre du jour, comprenant en particulier les éléments suivants ¹⁵:

- **Source, nature et contexte de la question proposée** (y compris, entre autres, lorsque cela est pertinent, le niveau de soutien exprimé par les mandants lors de l'examen préalable par le Conseil d'administration et lors des consultations tripartites informelles; les mesures prises par l'OIT concernant ce thème et les mesures connexes prises par d'autres organisations internationales).
- **Réponse aux besoins et aux réalités des mandants à la lumière des objectifs stratégiques de l'OIT** (y compris, entre autres, le nombre d'employeurs et de travailleurs concernés; la portée géographique de la question proposée; toute information déjà disponible relative à la question proposée, et les besoins propres aux pays en développement).
- **Valeur ajoutée** (y compris, concernant les questions normatives, la référence aux travaux préparatoires disponibles, la valeur ajoutée avérée de l'action normative; la finalité et les objectifs d'une discussion relative à la question proposée à la Conférence; l'urgence d'établir une nouvelle norme, ou de réviser une norme existante).
- **Préparation de la discussion de la Conférence** (y compris les ressources existantes en matière de recherche et de travaux analytiques et les lacunes à combler en matière de recherche).

19. Le Bureau international du Travail, en consultation pleine et entière avec les mandants tripartites, joue un rôle important dans la mise au point du contexte des propositions. L'usage de ce modèle dans le cadre de la révision partielle d'une convention existante peut être illustré par un exemple récent lié à l'adoption du Protocole de 2014 relatif à la convention (n° 29) sur le travail forcé, 1930. En novembre 2012, dans le cadre du suivi des conclusions d'une discussion récurrente à la Conférence ¹⁶, le Bureau a soumis une proposition au Conseil d'administration à l'aide du modèle existant ¹⁷ pour compléter les conventions de l'OIT sur le travail forcé en envisageant la prévention et la protection des victimes, y compris leur dédommagement et la lutte contre la traite des êtres humains aux fins d'exploitation par le travail. Après la réunion d'experts préparatoire sur le sujet, le Conseil d'administration a décidé d'inscrire la question à l'ordre du jour de la 103^e session de la Conférence (2014) en tant que question normative ¹⁸.

20. Il convient aussi de mentionner l'expérience de l'amendement de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003. Les annexes de la convention contiennent des informations très techniques susceptibles d'être modifiées par la Conférence, agissant conformément aux avis d'un organe maritime tripartite de l'OIT. Cette

¹⁵ Ce modèle est consultable dans le document GB.319/WP/GBC/1, p. 23 disponible à: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_224367.pdf.

¹⁶ Proposition visant à assurer le suivi de la résolution et des conclusions adoptées par la Conférence internationale du Travail à sa 101^e session (2012) dans le cadre de la discussion récurrente sur l'objectif stratégique relatif aux principes et droits fondamentaux au travail.

¹⁷ Voir document GB.316/INS/4 disponible à: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_192459.pdf.

¹⁸ Voir document GB.317/PV disponible à: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_214425.pdf.

procédure, sans être totalement identique, est similaire à celle adoptée pour le code de la MLC, 2006. En février 2015, une réunion d'experts tripartite a recommandé l'amendement des annexes de la convention et a demandé au Bureau de préparer un avant-projet d'amendements¹⁹. Une commission tripartite maritime ad hoc s'est réunie en février 2016 pour discuter de la proposition élaborée par le Bureau, et a approuvé une série d'amendements aux annexes qui ont été adoptés par la Conférence en juin 2016.

21. Enfin, il est important de rappeler dans ce contexte le rôle bien connu joué par la Commission paritaire maritime²⁰ pour ce qui est de proposer au Conseil d'administration des avis touchant les questions maritimes, y compris sur l'action normative relative au transport maritime. Cette commission a joué un rôle central dans la mise au point de la MLC, 2006, après avoir conclu en 2001 que beaucoup d'instruments existants de l'OIT relatifs au travail maritime étaient dépassés et ne reflétaient pas la pratique actuelle; que les instruments actualisés et pertinents étaient insuffisamment ratifiés, et que la meilleure façon d'aller de l'avant consistait à adopter une convention-cadre unique regroupant le corps existant de conventions et de recommandations maritimes de l'OIT²¹.

4.2. Pratiques à l'Organisation maritime internationale

22. On sait généralement que les dispositions relatives aux amendements au code de la MLC, 2006, se fondent sur les procédures applicables aux conventions de l'OMI. Il convient donc d'examiner brièvement la façon dont l'OMI procède à l'élaboration des propositions d'amendements, en gardant à l'esprit que sa structure n'est pas tripartite, et qu'à ce titre l'OMI est fondamentalement différente de l'OIT.
23. Les conventions de l'OMI, comme la MLC, 2006, ne donnent aucune indication sur la forme ou le contenu des propositions d'amendements. Néanmoins, les différents comités de l'OMI ont adopté des directives détaillées et un ensemble de listes de contrôle qui structurent avec soin le processus. Les membres de l'OMI sont tenus de respecter strictement ces directives.
24. Aux fins de ce document d'information, il est utile de mentionner en particulier le document de l'OMI *Guidelines on the Organization and Method of Work of the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee and their Subsidiary Bodies*. S'agissant en particulier de la soumission de propositions entraînant des résultats non prévus initialement – dans le cas où les propositions recommanderaient l'adoption de nouvelles conventions ou d'amendements à des conventions existantes – les directives de l'OMI disposent que, pour permettre aux comités de procéder à une évaluation adéquate des propositions entraînant des résultats non prévus initialement, les soumissions de ces

¹⁹ Voir document GB.323/LILS/4, p. 4 disponible à: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_346446.pdf.

²⁰ La Commission paritaire maritime est composée d'un président du Conseil d'administration; 2 membres délégués par le Conseil d'administration (1 travailleur, 1 employeur); 20 membres délégués armateurs; 20 membres délégués marins; et 4 membres adjoints armateurs et 4 membres adjoints marins. Son règlement est disponible à: http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/how-the-ilo-works/departments-and-offices/jur/governance-meetings/WCMS_431618/lang--fr/index.htm.

²¹ Voir document GB.280/5 disponible à: <http://ilo.org/public/french/standards/relm/gb/docs/gb280/pdf/gb-5.pdf>.

propositions devraient contenir au moins les informations mentionnées ci-après, avec une explication et les documents correspondants ²²:

1. *Objectifs de l'OMI*: fournir des éléments démontrant la mesure dans laquelle la proposition:
 1. entre dans le champ des objectifs de l'OMI; et
 2. entre strictement dans le cadre du plan stratégique et contribue à la mise en œuvre des mesures de haut niveau prévues dans le plan.
2. *Nécessité (impérieuse)*: démontrer et justifier:
 1. la nécessité de la mesure proposée; et
 2. l'impérieuse nécessité à laquelle répond la proposition d'une nouvelle convention ou d'un amendement à une convention existante.
3. *Analyse de la question*: fournir une analyse de la mesure proposée, y compris la démonstration plausible de son caractère réalisable dans la pratique, sa faisabilité et proportionnalité.
4. *Analyse de l'incidence*: fournir une analyse de l'incidence de la proposition, en indiquant son coût pour le secteur maritime ainsi que la charge législative et administrative correspondante.
5. *Bénéfices*: démontrer que les bénéfices, en termes de meilleures sûreté et sécurité maritimes ou protection de l'environnement marin, découlant de l'inclusion d'une nouvelle question, justifient la mesure proposée.
6. *Normes sectorielles*: fournir des informations indiquant si des normes sectorielles adéquates existent ou sont en cours d'élaboration.
7. *Résultat*: préciser le résultat attendu en termes SMART (spécifique, mesurable, réalisable, réaliste, assorti de délais). S'il n'est pas possible de préciser un résultat final, il conviendra de préciser un résultat provisoire en termes SMART qu'il faudra obtenir avant la fin de l'exercice biennal en cours.
8. *Élément humain*: fournir une liste de contrôle dûment remplie afin que les organes de l'OMI se penchent sur les questions liées à l'élément humain et démontrent que cet élément a été suffisamment pris en compte.
9. *Priorité/urgence*: à la lumière du plan stratégique et du plan d'action de haut niveau actuels, fournir:
 1. les éléments démontrant l'urgence du résultat non prévu initialement proposé;
 2. la date à laquelle le résultat non prévu initialement proposé devrait être obtenu; et
 3. le calendrier dont a besoin l'organe de l'OMI concerné pour réaliser ses travaux.
10. *Action nécessaire*: préciser les mesures que doit prendre l'organe de l'OMI.

²² Document MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.4, section 4.8 et annexe I.

-
25. Les membres de l'OMI doivent analyser l'incidence des propositions à l'aide d'une liste de contrôle, en vue de déterminer les besoins et les charges administratifs²³, notamment les coûts liés à la procédure de notification et d'établissement de rapports, à la tenue de registres, aux documents et à leur publication, aux demandes et aux autorisations, et à toute autre charge.
26. Les organisations non gouvernementales ont également le droit de soumettre des propositions qui devraient être présentées par des Etats Membres. Ces organisations peuvent aussi soumettre des commentaires et des recommandations en matière de résultats pour l'ordre du jour provisoire de tout comité ou organes subsidiaires; ces commentaires et recommandations feront office d'avis d'experts et contribueront aux discussions qui permettront aux organes concernés de prendre des décisions optimales²⁴.
27. Le comité concerné procédera à une évaluation complète et approfondie de la proposition avant de décider d'inscrire un résultat non prévu initialement à son ordre du jour²⁵. Si, après examen d'une proposition, le comité décide d'inscrire celle-ci à l'ordre du jour de l'un de ses organes subsidiaires, ledit organe sera chargé d'examiner en détail les aspects techniques de la proposition et d'élaborer les besoins et/ou les recommandations appropriés. Le comité peut aussi demander à l'organe subsidiaire ou aux autres organes concernés d'examiner la proportionnalité et la faisabilité de la proposition au préalable, et de recommander ou non l'inscription du résultat non prévu initialement à l'ordre du jour de l'organe subsidiaire²⁶.
28. L'organe subsidiaire ou le sous-comité concerné examinera alors la proposition à l'une de ses sessions au moins avant de présenter le résultat de ses travaux au principal comité concerné. Après discussion, le principal comité peut convenir de faire circuler la proposition d'amendement auprès des membres de l'OMI pour commentaires avant que celle-ci ne soit examinée par un groupe de rédaction, et finalement adoptée²⁷. Il est important de rappeler dans ce contexte que le Comité de la sécurité maritime (MSC) et le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) se réunissent à trois reprises sur une période de deux ans, et que leurs sous-comités se réunissent annuellement.

5. Voie à suivre possible

29. D'une manière générale, les représentants des gens de mer du groupe de travail ont indiqué qu'il faudrait examiner toute voie à suivre possible en tant que recommandation d'orientation ne pouvant, ni en droit ni dans la pratique, affaiblir les dispositions de l'article XV de la MLC, 2006. Dans le même ordre d'idées, les représentants des armateurs ont indiqué que toute nouvelle procédure ou exigences en matière de documentation ne devraient pas viser à entraver de futurs amendements ou à s'éloigner de l'objectif du

²³ Document MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.4, annexe V.

²⁴ *Ibid.*, section 4.11.

²⁵ *Ibid.*, section 4.15.

²⁶ *Ibid.*, section 4.23.

²⁷ Cette procédure est mentionnée dans les conventions de l'OMI. Pour obtenir plus informations, voir l'Organisation maritime internationale (OMI): article VIII(b)(i); Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (Convention SOLAS); article 16(2)(a) de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78); et l'article XII(a)(i) de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée, 1978 (STCW).

mécanisme prévu à l'article XV de la MLC, 2006, qui est de permettre un processus accéléré d'amendements à son code. A cet égard, le gouvernement de la Norvège, dans une communication transmise par le gouvernement de la France, a déclaré que l'objet de la présente discussion n'est pas de faire obstacle à de futures propositions d'amendements mais de permettre aux Etats Membres de faire un examen approprié des amendements, en vue de prendre des décisions éclairées.

30. Les options proposées ci-après ont été examinées par le groupe de travail lors de ses travaux par correspondance.

5.1. Modèle de soumission des propositions

31. Les membres du groupe de travail sont convenus que l'utilisation par la Commission tripartite spéciale d'un modèle simple pour soumettre les propositions peut être une voie à suivre utile.

32. Ils sont également convenus que ce modèle devrait contenir les éléments suivants:

- a) l'objet de la proposition et les raisons pour lesquelles elle est nécessaire;
- b) le contexte de la proposition, y compris les documents pertinents qui existent sur le sujet, dont l'auteur de la proposition a connaissance;
- c) toute proposition de mesures transitoires que la Commission tripartite spéciale devrait adopter en même temps que les amendements.

33. Le Bureau constate que les représentants des armateurs et des gouvernements sont en faveur de l'inclusion, dans le modèle, des éléments mentionnés ci-après, mais que, selon les représentants des gens de mer, ces éléments ne sont pas nécessaires:

- a) le cas échéant, les raisons pour lesquelles un amendement à la Partie A du code est nécessaire et pour lesquelles un amendement à la Partie B ne permettrait pas d'obtenir l'effet escompté;
- b) des informations sur les discussions ou les négociations internationales bipartites ou tripartites tenues préalablement;
- c) des informations sur les instruments internationaux pertinents;
- d) l'incidence possible (financière, administrative et législative) de la proposition pour les gens de mer et les armateurs et leurs organisations, et les Etats Membres, selon le cas;
- e) une explication de la manière dont la proposition satisfait l'objectif stratégique de la MLC, 2006;
- f) une analyse de la proposition, y compris son caractère réalisable dans la pratique, sa faisabilité et proportionnalité;
- g) les bénéfices de la proposition.

34. En outre, le gouvernement de Singapour a proposé d'inclure un élément lié aux délais et à l'entrée en vigueur prévue de l'amendement proposé.

35. Sur la base de ce qui a déjà été convenu et d'un modèle soumis par le gouvernement du Canada, le Bureau a mis au point le modèle joint en annexe. Le gouvernement du Canada

considère que les parties du modèle proposé sont insuffisantes et ne permettront pas de soumettre des propositions claires et concises pour amender la MLC, 2006, et que, pour être réellement utile, ce modèle devrait contenir les points mentionnés au paragraphe 33 ci-dessus. *Le groupe de travail est invité à examiner plus avant les éléments additionnels qu'il faudrait inclure dans ce modèle.*

36. Les vues convergeaient sur le fait que, si l'on veut que les propositions soient suffisamment détaillées et permettent des discussions constructives, le bureau de la Commission tripartite spéciale devrait contrôler que les propositions soumises respectent les exigences du modèle. En conséquence, lorsqu'une proposition est jugée incomplète, le bureau pourrait demander aux auteurs de la proposition de modifier, préciser ou fournir des informations complémentaires si nécessaire, dans un délai donné. Seules la forme et l'importance des informations présentées devraient être examinées à ce stade, sans tenir compte du fond de la proposition. À cet égard, les représentants des gens de mer ont indiqué qu'il faudrait envisager le moyen de parvenir à une décision dans le cas où il n'y aurait pas de consensus au sein du bureau, car il ne faudrait pas que cela bloque le processus d'amendement. Une majorité de membres sont convenus que les auteurs de la proposition devraient conserver le droit de soumettre leur proposition originale sans y apporter de modifications. *Le groupe de travail voudra sans doute discuter plus avant de cette possibilité.*
37. Le Bureau avait demandé le point de vue des membres du groupe de travail en ce qui concerne la pratique consistant à recommander l'usage du modèle dans le règlement de la Commission tripartite spéciale. Cette possibilité n'a pas obtenu le soutien général des membres. Comme certains membres sont favorables à l'idée selon laquelle il faut, en tout état de cause, accorder un laps de temps pour pouvoir acquérir de l'expérience et adapter le modèle avant de l'intégrer dans le règlement, les membres du groupe de travail voudront sans doute proposer que la Commission tripartite spéciale examine cette possibilité ultérieurement. *Le groupe de travail voudra sans doute examiner plus avant cette possibilité et définir un délai après lequel une évaluation du modèle pourrait être conduite.*

5.2. Mise au point éventuelle de procédures plus détaillées au sein de la Commission tripartite spéciale

38. Le Bureau observe que les vues des membres du groupe de travail divergent en ce qui concerne la possibilité de mettre au point une procédure permettant à la Commission tripartite spéciale de renvoyer une proposition d'amendement vers un groupe de travail d'intersession ou un autre organe subsidiaire pour un nouvel examen, avant de soumettre à nouveau cette proposition à une session ultérieure de la Commission tripartite spéciale.
39. Les membres gouvernementaux et les représentants des armateurs sont favorables à cette idée, mais les représentants des gens de mer considèrent que la possibilité proposée est déjà prévue dans l'article 15 du règlement de la Commission tripartite spéciale portant sur les organes subsidiaires. Ils indiquent qu'il est donc inutile d'élaborer une telle procédure pour soumettre des amendements.
40. Les représentants des armateurs indiquent que l'article 15 du règlement porte sur la mise en place de groupes de travail ou d'autres organes subsidiaires, mais ne contient pas d'informations sur la procédure permettant, dans la pratique, à la Commission tripartite spéciale de renvoyer la proposition d'amendement vers un groupe de travail d'intersession ou un autre organe subsidiaire pour un nouvel examen, avant de soumettre à nouveau cette proposition à une session ultérieure de la Commission tripartite spéciale. L'absence de dispositions claires à cet égard pourrait entraîner une insécurité juridique et des retards dans le processus d'amendement. Ils ont donc proposé de mentionner simplement cette possibilité dans l'article 15 du règlement. Dans le même ordre d'idées, le gouvernement du Canada

indique que l'article 15 porte sur la procédure d'acceptation d'un amendement, sans mentionner les informations nécessaires pour présenter la proposition d'amendement.

- 41. *Compte tenu des vues divergentes sur cette question, le groupe de travail voudra sans doute examiner cette proposition plus avant pendant la réunion.***

5.3. Autres suggestions

- 42.** Les représentants des gens de mer et des armateurs sont convenus que les propositions d'amendements présentées par les partenaires sociaux pourraient être examinées préalablement, soit de manière formelle par l'intermédiaire de la Commission paritaire maritime ou par un processus informel, avant d'être envoyées à l'OIT. Néanmoins, il a été souligné que chaque groupe conserverait le droit d'élaborer des propositions séparément.
- 43.** Le gouvernement de la Norvège, dans une communication transmise par le gouvernement de la France, a indiqué que deux sessions de la Commission tripartite spéciale seraient nécessaires pour l'adoption d'amendements. La première réunion permettrait d'entamer des discussions afin d'examiner le caractère acceptable de la proposition d'amendement, et la seconde réunion serait consacrée à son adoption (ou non). Cette suggestion a été appuyée par les gouvernements du Canada et de Singapour, mais les représentants des armateurs et des gens de mer du groupe de travail s'y sont fermement opposés.

6. Conclusions

- 44.** Les membres du groupe de travail qui ont répondu au questionnaire ont reconnu la nécessité d'améliorer le processus d'élaboration des propositions d'amendements au code de la MLC, 2006, sans pour autant entraver le droit de soumettre de telles propositions prévu dans l'article XV de la MLC, 2006.
- 45.** Les membres sont globalement favorables à l'adoption d'un modèle par la Commission tripartite spéciale pour expliquer l'objectif et le contexte de la proposition, utilisé sur une base volontaire, celui-ci constituant la voie à suivre la plus appropriée. Un projet de modèle élaboré par le Bureau est joint en annexe à ce document. Le groupe de travail est invité à mener d'autres discussions portant sur: i) les éléments additionnels à intégrer dans le modèle; ii) le rôle que doit jouer le bureau de la Commission tripartite spéciale pour veiller à ce que toute proposition soumise respecte les exigences du modèle; et iii) intégrer dans le règlement de la Commission tripartite spéciale une recommandation visant à l'usage de ce modèle.
- 46.** Le groupe de travail est aussi invité à examiner plus avant l'adoption possible d'une procédure plus détaillée qui permettrait à la Commission tripartite spéciale de mettre en place un organe subsidiaire visant à l'examen préliminaire des propositions d'amendements, en tenant compte du fait que cette option n'a pas obtenu le soutien général à ce stade.

* * *

Annexe



**MODÈLE DE PRÉSENTATION
DES PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU CODE DE
LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, 2006,
TELLE QU'AMENDÉE (MLC, 2006)**

Date: jour/mois/année

Nom de la personne présentant la proposition:

Adresse électronique:

Objet:

Entités en faveur des amendements proposés:

Organisation	Pays
Gouvernement	
Représentant des armateurs	
Représentant des gens de mer	

Contexte:

(Exposer les circonstances ayant conduit à l'amendement proposé)

Finalité:

(Exposer les raisons pour lesquelles l'amendement proposé est nécessaire)

Indiquer toute suggestion de mesures transitoires que la Commission tripartite spéciale devrait prendre avec l'amendement proposé:

Amendement proposé

Norme	Principe directeur	Texte actuel	Texte proposé

Veillez joindre à ce modèle tout document pertinent ayant trait au contexte et à la finalité de l'amendement proposé.