

---

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL  
Programme des activités sectorielles

**Sous-groupe du Groupe de travail  
tripartite de haut niveau  
sur les normes du travail maritime  
(première réunion)**

Deux projets de documents  
portant respectivement sur l'exécution  
et sur une procédure d'amendement simplifiée

Genève, 2002



---

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL  
Programme des activités sectorielles

Deux projets de documents soumis aux fins  
de discussion au

**Sous-groupe du Groupe de travail  
tripartite de haut niveau  
sur les normes du travail maritime  
(première réunion)**

Considérations relatives aux dispositions concernant  
l'inspection et le contrôle d'une convention du travail  
maritime consolidée (projet I); procédure d'amendement  
simplifiée concernant la nouvelle convention du travail  
maritime proposée (projet II)

Genève, 2002

---

## Préface

Le sous-groupe du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime a pour mission de mettre au point un certain nombre de documents de travail en vue de la prochaine réunion du groupe de travail, qui aura lieu en octobre 2002. C'est dans cette optique que le Bureau soumet aujourd'hui à l'examen du sous-groupe deux projets de documents intitulés respectivement:

- a) *Considérations relatives aux dispositions concernant l'inspection et le contrôle d'une convention sur le travail maritime consolidée (projet I); et*
- b) *Procédure d'amendement simplifiée concernant le projet de nouvelle convention concernant le travail maritime (projet II).*

On s'est efforcé, à travers les projets présentés dans le présent document, de prendre en considération toutes les observations qui ont été formulées dans ce domaine lors de la première réunion du groupe de travail tripartite de haut niveau, qui a eu lieu en décembre 2001, et, plus encore, de tenir compte du point de vue selon lequel «il convient d'examiner de près les conventions de l'OMI dans la mesure où il serait possible de s'en inspirer» et «des solutions retenues par l'OMI pourront être proposées lorsqu'il y a lieu». Comme le sous-groupe en avait émis l'idée, chacun des projets se termine par des propositions préliminaires concernant les dispositions qui pourraient être incluses dans l'instrument proposé.

Le sous-groupe voudra sans doute se prononcer sur la démarche générale suivie pour chacun des deux projets, signaler toute omission, de même que toute affirmation lui paraissant erronée, et faire sur les différentes parties telles observations ou propositions qu'il jugera opportunes, notamment en ce qui concerne les éléments constitutifs de leurs dispositions. Le projet sera ensuite modifié et parachevé sur la base des discussions et conclusions du sous-groupe, en vue d'être soumis au groupe de travail. Selon leur nature, les observations et suggestions formulées par le sous-groupe pourront donner lieu à des modifications des projets ci-joints ou être consignées en tant qu'opinions du sous-groupe sur les questions abordées.

---

## **Table des matières**

Préface.....	iii
Projet I	
Considérations relatives aux dispositions concernant l'inspection et le contrôle d'une convention sur le travail maritime consolidée.....	1
Introduction.....	1
Exécution des normes de l'OIT au niveau national .....	2
a) Rôle de l'Etat du pavillon.....	2
b) Rôle de l'Etat du port .....	5
c) Rôle des Etats dont les gens de mer sont ressortissants.....	6
Procédures de suivi de l'OIT.....	6
Sources d'inspiration provenant d'autres organisations.....	7
a) Documentation des inspections; brevets de capacité.....	7
b) Evaluation de la qualité de la délivrance des brevets .....	9
Forces et faiblesses des instruments et procédures de l'OIT .....	10
a) Les pièces officielles .....	10
b) Evaluation de la qualité .....	11
c) Contrôle exercé par l'Etat du port .....	11
d) Système de contrôle international.....	12
Extension du contrôle exercé par l'Etat du port par rapport aux dispositions de la convention n° 147 .....	12
Principaux éléments constitutifs des futures dispositions concernant l'inspection et le contrôle.....	14
Points appelant une discussion.....	16
Annexe. Procédures de suivi de l'OIT .....	17
Projet II	
Procédure d'amendement simplifiée concernant le projet de nouvelle convention concernant le travail maritime.....	21
Rappel des faits .....	21
Procédures d'amendement de l'OMI .....	22
Procédures normales de révision de l'OIT.....	23
La procédure d'amendement simplifiée envisagée dans le contexte de l'OIT.....	25
Modification des parties de l'instrument .....	25
Amendement des annexes.....	25
Soumission des propositions d'amendement.....	25
Diffusion des propositions.....	26
Examen et adoption par un organe de l'OIT.....	26
Soumission à la Conférence pour approbation .....	27
Soumission en vue de l'acceptation tacite .....	28

---

Entrée en vigueur .....	28
Amendement des dispositions facultatives .....	29
Eléments qui pourraient être inclus dans les articles du nouvel instrument.....	29
Article AA.....	29
Article XX.....	29
Article YY.....	30
Article ZZ .....	30
Point appelant une discussion .....	31
Annexe. Exemples de procédures d'amendement simplifiées tirées des conventions de l'OMI ...	33

---

## Projet I

# Considérations relatives aux dispositions concernant l'inspection et le contrôle d'une convention sur le travail maritime consolidée

## Introduction

1. A sa première réunion, en décembre 2001, le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime a fait sienne une série de huit points correspondant aux «solutions recommandées»<sup>1</sup> en vue d'une nouvelle convention du travail maritime consolidée. Selon l'une de ces solutions, le nouvel instrument «devrait contenir des dispositions attribuant à tous les Etats la responsabilité de veiller à ce que des conditions de travail décentes soient garanties à bord de tous les navires sur lesquels ils ont ou viendraient à avoir juridiction».
2. Dans son résumé des discussions du groupe de travail de haut niveau<sup>2</sup>, le président a émis un certain nombre d'«idées préliminaires sur les différentes questions» concernant la convention qui pourrait voir le jour parmi lesquelles plusieurs éléments, cités ci-après, portent plus particulièrement sur la question de l'exécution:
  - «le nouvel instrument devrait être clairement fondé sur l'ensemble des normes existantes de l'OIT»; «il convient d'examiner de près les conventions de l'OMI dans la mesure où il serait possible de s'en inspirer»; «des modifications des solutions retenues par l'OMI pourront être proposées lorsqu'il y a lieu»;
  - «l'instrument devrait établir des normes claires, simples, faciles à ratifier et faciles à appliquer» et «les rôles et les responsabilités respectifs des Etats d'immatriculation, des Etats des ports et des Etats qui fournissent des équipages devraient être clairement définis».
3. Le président a fait observer que de nombreux participants du groupe de travail tripartite avaient souligné l'importance que présentent des mécanismes d'exécution efficaces:
  - a) les Etats d'immatriculation et les Etats des ports devraient être chargés les uns et les autres d'assurer l'exécution de l'instrument;
  - b) le principe du non-octroi d'un traitement plus favorable a été approuvé (voir paragraphe 24 ci-après);
  - c) il conviendrait d'étudier dans quelle mesure les mécanismes d'exécution suivants, entre autres, peuvent être appropriés:

<sup>1</sup> OIT: *Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime* (première réunion), doc. TWGMLS/2001/1 (Genève, 2001), p. 18.

<sup>2</sup> OIT: *Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime: rapport final*, doc. TWGMLS/2001/10 (Genève, 2001), pp. 25-26.

- 
- i) étendre le contrôle exercé par l'Etat du port, comme le prévoit la convention n° 147, et renforcer les mesures correctives correspondantes;
  - ii) recourir à la formule du «groupe de personnes compétentes» de l'OMI abordée au paragraphe 28 ci-après (cette option comporte cependant des inconvénients, qu'il y aura lieu d'examiner);
  - iii) exiger des Membres qu'ils soumettent pour examen leur procédure d'application au moment de la ratification;
  - iv) étudier la possibilité d'entrer dans les mécanismes de l'OMI, tels que le Code ISM (voir paragraphe 25 ci-après), ou de créer des mécanismes similaires;
  - v) créer une base de données relatives au non-respect des droits sociaux.
4. Le présent document présente les principaux éléments constitutifs des dispositions du futur instrument qui concernent l'exécution. Pour le Bureau, cette matière s'entend de toutes dispositions tendant, directement ou indirectement, à garantir que les dispositions de fond d'un instrument juridique soient effectivement mises en œuvre. De telles dispositions pourraient être adoptées au niveau national, par rapport, surtout, à l'inspection et au contrôle, ou encore au niveau international, comme c'est le cas pour le système de contrôle de l'OIT relatif aux conventions ratifiées. L'une des conclusions auxquelles aboutit la présente étude c'est qu'il devrait y avoir une continuité parfaite depuis l'élaboration d'une disposition de fond et l'existence de systèmes nationaux d'inspection et de contrôle de la qualité des systèmes d'inspection jusqu'au système de contrôle international. Les principaux éléments constitutifs des dispositions que le Bureau propose au paragraphe 41 ne constituent donc qu'un maillon de cet appareil d'exécution: certains aspects touchant à ce domaine auront leur place dans la conception de bien d'autres parties du futur instrument (voir paragraphe 42 ci-après). Les éléments constitutifs en question procèdent de diverses solutions et idées proposées dans les parties qui précèdent, solutions et idées qui correspondent à la pratique suivie dans d'autres organisations, notamment l'Organisation maritime internationale (OMI), et renferment les modalités d'un renforcement possible des dispositions en vigueur concernant le contrôle exercé par l'Etat du port.

## **Exécution des normes de l'OIT au niveau national**

### **a) *Rôle de l'Etat du pavillon***

5. Dans le système d'exécution actuel, l'Etat du pavillon a un rôle prééminent. Si l'on se réfère à la convention fondamentale de portée générale, qui est la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer, le rôle et les responsabilités de l'Etat du pavillon tels qu'énoncés à l'article 94 sont ainsi conçus:
1. Tout Etat exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon.
  2. En particulier, tout Etat:
    - a) tient un registre maritime où figurent les noms et les caractéristiques des navires battant son pavillon, à l'exception de ceux qui, du fait de leur petite taille, ne sont pas visés par la réglementation internationale généralement acceptée;
    - b) exerce sa juridiction conformément à son droit interne sur tout navire battant son pavillon, ainsi que sur le capitaine, les officiers et l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire.

- 
3. Tout Etat prend à l'égard des navires battant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne:  
(...)
    - b) la composition, les conditions de travail et la formation des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables;(...)
  6. Tout Etat qui a des motifs sérieux de penser que la juridiction et le contrôle appropriés sur un navire n'ont pas été exercés peut signaler les faits à l'Etat du pavillon. Une fois avisé, celui-ci procède à une enquête et prend, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour remédier à la situation.
6. L'obligation, pour l'Etat du pavillon, d'exercer une juridiction effective en matière sociale avait déjà été énoncée six ans plus tôt par la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976. Cette convention a été ratifiée par 43 Etats Membres de l'OIT. De plus, conformément à l'article 35 de la Constitution de l'OIT, cette convention a été rendue applicable à 25 territoires non métropolitains, de sorte qu'elle fait porter ses effets sur 54,6 pour cent environ de la flotte marchande mondiale, en jauge brute. Elle est le plus important des instruments de l'OIT concernant le travail maritime, non seulement en raison de l'étendue des conditions de travail et de vie à bord qu'elle couvre, mais aussi parce qu'elle comporte un aspect jusque-là inédit dans les instruments internationaux, à savoir les prérogatives de l'Etat dans le port duquel un navire fait escale, prérogatives qui sont énoncées à l'article 4 de cet instrument et reproduites au paragraphe 16 ci-après. C'est pour ces raisons qu'elle est mentionnée comme «instrument pertinent» dans tous les accords régionaux actuellement en vigueur qui ont trait au contrôle exercé par l'Etat du port, à l'exception d'un seul. Pour de plus amples informations, se reporter au chapitre VI, intitulé «Juridiction et contrôle» de l'étude d'ensemble concernant les normes relatives à la marine marchande<sup>3</sup>.
7. S'agissant des obligations de l'Etat du pavillon, l'article 2 de la convention n° 147 prévoit qu'un Membre s'engage à édicter une législation à l'égard des navires immatriculés sur son territoire et à exercer effectivement sa juridiction ou son contrôle sur ces navires en ce qui concerne:
- a) les normes de sécurité, y compris celles ayant trait à la compétence de l'équipage, à la durée du travail et à son effectif, afin d'assurer la sauvegarde de la vie humaine à bord des navires;
  - b) un régime approprié de sécurité sociale; et
  - c) des conditions d'emploi à bord et des arrangements relatifs à la vie à bord, selon des modalités qui correspondent aux normes essentielles fixées par la convention elle-même ou par les autres conventions maritimes importantes, ainsi que par les conventions de caractère général couvrant, en particulier, l'âge minimum, la liberté syndicale et la négociation collective. Les autres normes en question sont précisées dans l'annexe à la convention n° 147, que le protocole de 1996 relatif à cet instrument est venu compléter. Les Parties à la convention n° 147 qui n'ont pas ratifié les conventions instaurant les autres normes sont tenues de veiller à ce que les dispositions de leur législation «équivalent, dans l'ensemble», aux conventions ou aux articles de conventions auxquels il est fait référence dans l'annexe susmentionnée. Quant aux Etats qui ont ratifié les conventions en question, ils sont

<sup>3</sup> OIT: *Normes du travail relatives à la marine marchande*, étude d'ensemble par la commission d'experts des rapports concernant la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, et recommandation (n° 155) sur la marine marchande (amélioration des normes), 1976, rapport III (partie 4B), Conférence internationale du Travail, 77<sup>e</sup> session, 1990.

---

tenus de vérifier par des inspections ou par d'autres moyens appropriés que les navires immatriculés sur leur territoire sont conformes aux conventions internationales du travail applicables et en vigueur.

- 8.** Aux termes de ce même article, il appartient à l'Etat du pavillon de vérifier que des mesures assurant un contrôle efficace des autres conditions d'emploi à bord et des autres arrangements relatifs à la vie à bord sont, lorsqu'ils n'exercent pas de juridiction effective, convenues entre les armateurs ou leurs organisations et des organisations des gens de mer. Il doit également faire en sorte qu'il existe des procédures adéquates concernant, par exemple, le recrutement des gens de mer ou l'examen de toute plainte relative à l'engagement; que les gens de mer engagés sur des navires immatriculés sur son territoire soient convenablement qualifiés ou formés et que tous les accidents maritimes graves fassent l'objet d'une enquête officielle, dont le rapport soit rendu public.
- 9.** Les modalités selon lesquelles l'Etat du pavillon exercera «effectivement sa juridiction ou son contrôle» pour ce qui est des «conditions de travail et de vie des gens de mer» sont précisées dans la convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996, dont l'article 2 prescrit à tout Membre auquel s'applique la convention d'assurer un système d'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer. A ce titre, il appartient aux différents ministères, départements administratifs ou autres autorités publiques compétents, collectivement désignés par l'expression «autorité centrale de coordination», de «coordonner les inspections entièrement ou partiellement consacrées aux conditions de travail et de vie des gens de mer». De même, l'autorité centrale de coordination «assumera, dans tous les cas, la responsabilité de l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer». Néanmoins, «elle pourra autoriser des institutions publiques ou d'autres organisations dont elle reconnaît la compétence et l'indépendance à procéder, en son nom, à une telle inspection», et «elle devra tenir à jour et mettre à disposition du public une liste de ces institutions ou organisations».
- 10.** L'article 3 de cette même convention prescrit à chaque Membre de veiller à ce que tous les navires immatriculés sur son territoire soient inspectés à des intervalles spécifiques; prendre des mesures pour procéder à l'inspection d'un navire s'il reçoit une plainte ou acquiert la preuve que ledit navire ne se conforme pas à la législation nationale concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer; ce même article lui prescrit de procéder à des inspections dans les cas de changements significatifs apportés à la construction ou aux aménagements du navire.
- 11.** Les articles 4 et 5 concernent la désignation, en nombre suffisant, d'inspecteurs qualifiés pour exercer les fonctions répondant aux exigences de la convention, le statut et les conditions de service des inspecteurs, ainsi que les pouvoirs de ces inspecteurs (qui peuvent aller jusqu'à l'immobilisation du navire). L'article 6 traite des efforts raisonnables devant éviter que le navire ne soit indûment retenu ou retardé et de la compensation à laquelle l'armateur ou l'exploitant peut prétendre pour un préjudice de cette sorte. L'article 7 veut que des sanctions appropriées soient prévues par la législation nationale et effectivement appliquées en cas d'obstruction à l'exercice des fonctions des inspecteurs. Il prévoit en outre que les inspecteurs auront la faculté de donner des avertissements et des conseils au lieu d'intenter ou de recommander des poursuites.
- 12.** Aux termes de l'article 8, l'autorité centrale de coordination tiendra des registres des inspections des conditions de travail et de vie des gens de mer et elle publiera un rapport annuel sur les activités d'inspection. Ce rapport devra comporter une liste des institutions et organisations autorisées à procéder à des inspections en son nom. Aux termes de l'article 9, les inspecteurs devront, pour toute inspection effectuée, soumettre un rapport à l'autorité centrale de coordination (dont un exemplaire en langue anglaise ou dans la langue de travail du navire sera remis au capitaine et un autre affiché ou communiqué aux

---

représentants des gens de mer), et une inspection faisant suite à un incident majeur devra donner lieu à un rapport dans un délai spécifique.

13. La recommandation n° 185, qui fait pendant à la convention n° 178, fournit nombre d'indications utiles sur l'organisation de l'inspection et le statut, les obligations et les pouvoirs des inspecteurs.
14. Les règles dont il est question ci-dessus (paragraphe 12) à propos de la tenue des registres, de la publication de la liste des organismes d'inspection et de la soumission ainsi que de la communication des rapports d'inspection traduisent l'importance de la notion de transparence en matière d'inspection. Comme on le verra plus loin, les éléments touchant à l'exécution prévue par les instruments d'autres organisations auxquels il est fait référence reposent dans une plus large mesure sur l'obligation de détenir et de produire un certain nombre de pièces officielles. Pour certains domaines, quelques conventions de l'OIT imposent elles aussi cette obligation de détenir et de produire certaines pièces officielles. Ainsi, la convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936, dispose, d'une manière générale, que plusieurs catégories de gens de mer doivent être titulaires d'un brevet, délivré ou approuvé par l'autorité publique du territoire où le navire est immatriculé, pour pouvoir exercer ou être engagés pour exercer certaines fonctions. De plus, cet instrument fixe les conditions de délivrance de tels brevets. Ainsi, son article 5 dispose que tout Membre qui le ratifie «doit en assurer, par un système d'inspection efficace, l'application effective» et qu'en cas d'infraction à ses dispositions il peut y avoir immobilisation de tout navire immatriculé sur son territoire, ou encore que, lorsque le navire est immatriculé sur le territoire d'un autre Membre, il peut en être référé à l'Etat du pavillon. La convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946, dispose, en son article 3, que «nulle personne à qui s'applique la présente convention ne pourra être engagée ... si elle ne produit un certificat ... signé d'un médecin ou, dans le cas d'un certificat concernant uniquement la vue, d'une personne habilitée par l'autorité compétente à délivrer de tels certificats».
15. La convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, ne s'appuie pas sur l'obligation de détenir et de produire des pièces officielles. Elle constitue à cet égard un bon exemple de convention reposant sur le principe d'une transparence dont l'expression concrète réside dans le caractère effectif des inspections. Le paragraphe 7 de son article 5 impose l'affichage d'un tableau précisant l'organisation du travail à bord qui doit indiquer pour chaque fonction le programme du service à la mer et au port; le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos prescrit par la législation, la réglementation ou les conventions collectives en vigueur dans l'Etat du pavillon, ces différents points devant être établis selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en langue anglaise. Aux termes de l'article 8, des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des marins doivent être tenus, et le marin doit recevoir un exemplaire des registres le concernant qui doit être émarginé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin lui-même. Il appartient à l'autorité compétente de fixer les modalités de tenue de ces registres à bord, y compris les intervalles auxquels les informations doivent être consignées, et de prescrire qu'un exemplaire des dispositions pertinentes de la législation nationale et des conventions collectives applicables soit conservé à bord en un endroit facilement accessible à l'équipage. Enfin, selon l'article 9, l'autorité compétente doit vérifier et viser, à des intervalles appropriés, les registres prévus afin de s'assurer du respect des dispositions relatives aux heures de travail et aux heures de repos.

#### **b) Rôle de l'Etat du port**

16. L'importance du rôle de l'Etat du port diffère selon la qualité des inspections effectuées par l'Etat du pavillon. Ainsi, une disposition concernant le contrôle exercé par l'Etat du port a été incorporée pour la première fois dans une convention posant comme éventualité

---

l'existence de navires «qui ne sont pas conformes aux normes», à savoir la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, dont l'article 4 dispose:

1. Si un Membre, qui a ratifié la présente convention et dans le port duquel un navire fait escale dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, reçoit une plainte ou acquiert la preuve que ce navire n'est pas conforme aux normes figurant dans la présente convention, après que celle-ci sera entrée en vigueur, il peut adresser un rapport au gouvernement du pays dans lequel est immatriculé le navire, avec copie au Directeur général du Bureau international du Travail, et prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité ou la santé.
2. En prenant de telles mesures, le Membre devra en informer immédiatement le plus proche représentant maritime, consulaire ou diplomatique de l'Etat du pavillon et demander à ce représentant d'être présent si possible. Il ne devra pas retenir ou retarder indûment le navire.
3. Aux fins du présent article, on entend par «plainte» toute information soumise par un membre de l'équipage, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, de manière générale, toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris sous l'aspect des risques relatifs à la sécurité ou à la santé de son équipage.

**c) *Rôle des Etats dont les gens de mer sont ressortissants***

- 17.** La convention n° 147 précise également le rôle qui incombe plus particulièrement à l'Etat dont les gens de mer sont ressortissants: ainsi, selon son article 3, tout Membre qui a ratifié cet instrument informera, dans la mesure du possible, ses ressortissants des problèmes qui peuvent résulter d'un engagement sur un navire immatriculé dans un Etat qui n'a pas ratifié ladite convention, jusqu'à ce qu'il ait acquis la conviction que des normes équivalentes à celles fixées par cette convention sont appliquées.

**Procédures de suivi de l'OIT**

- 18.** L'article 22 de la Constitution de l'OIT fait l'obligation à tous les Membres de soumettre au Bureau international du Travail des rapports sur les mesures qu'ils ont prises pour donner effet aux conventions qu'ils ont ratifiées. Ces rapports sont d'abord examinés par une commission d'experts de haut niveau, créée en 1927, qui procède à un examen minutieux des progrès accomplis par le Membre au regard de l'application de la convention en se fondant non seulement sur les rapports eux-mêmes, mais encore sur toute information pertinente, notamment sur les observations des organisations d'employeurs et de travailleurs. Il arrive souvent qu'en cas de problèmes cette commission se mette en rapport avec le gouvernement concerné. Chaque année, la Conférence internationale du Travail est saisie du rapport de la commission d'experts, lequel fait l'objet d'un vaste débat au sein d'une commission tripartite chargée de l'examen de l'application des conventions et recommandations.

- 19.** La Constitution de l'OIT (articles 24 et 26) permet également le dépôt de réclamations officielles ou de plaintes contre un gouvernement qui ne respecterait pas les dispositions d'une convention qu'il a ratifiée. Les réclamations (qui s'appuient sur l'article 24) peuvent être formulées par des organisations d'employeurs ou des organisations de travailleurs. La procédure de plainte, plus solennelle (article 26), donne lieu en règle générale à la constitution d'une commission d'enquête. Les plaintes peuvent être déposées par un autre Membre ayant ratifié la même convention. La procédure peut également être engagée par le Conseil d'administration, agissant de son propre chef ou bien s'appuyant sur la plainte portée par un délégué à la Conférence internationale du Travail. Une autre procédure d'examen des plaintes s'est instaurée dans la pratique de l'Organisation à propos des

---

violations de la liberté syndicale. Cette procédure-là n'est pas subordonnée à la ratification des conventions correspondantes.

20. On trouvera à l'annexe au présent document une description plus précise des procédures susvisées.

## Sources d'inspiration provenant d'autres organisations

### a) **Documentation des inspections; brevets de capacité**

21. Les conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) peuvent effectivement servir de source d'inspiration (voir paragraphe 2 ci-dessus) pour ce qui est des dispositions relatives aux divers certificats, brevets et autres pièces officielles. La convention de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74) a pour objet la sécurité maritime. Son principal objectif consiste à fixer des normes minimales tendant à ce que la construction, l'armement et l'exploitation des navires soient compatibles avec leur sécurité. Les prescriptions techniques détaillées, ainsi que les diverses règles touchant à l'inspection et à l'application, font l'objet de l'annexe de cette convention, annexe qui en fait d'ailleurs partie intégrante. Une version consolidée de cette annexe, tenant compte des amendements ultérieurs, a été établie sous la forme d'un protocole relatif à la convention, adopté en 1988. C'est essentiellement à elle qu'on s'est référé ici.
22. Le chapitre I de l'annexe dispose (règles 6 et suivantes), que l'Etat du pavillon fait procéder à une visite initiale, des inspections périodiques et des inspections spéciales de chaque navire immatriculé sur son territoire afin de garantir la conformité de ce navire aux dispositions de la convention, y compris sur le plan des prescriptions techniques énoncées dans l'annexe. La visite et l'inspection donnent lieu (si elles sont concluantes) à la délivrance d'une ou plusieurs pièces officielles décrites dans l'annexe, dont la validité est limitée à une période spécifique. La visite et l'inspection doivent être effectuées par les services d'inspection de l'administration de l'Etat du pavillon, des inspecteurs désignés ou encore un organisme reconnu. L'entité chargée des visites et inspections a également pour mission de vérifier la conformité d'un navire par rapport aux pièces officielles qui ont été délivrées et de prendre toute mesure tendant à ce que l'agrément soit retiré dans le cas où il ne serait pas immédiatement remédié aux carences importantes. Si le navire se trouve à l'étranger, les autorités de l'Etat du port doivent être avisées de la situation. Elles sont tenues de prêter aux inspecteurs toute assistance dont ils auraient besoin pour empêcher un navire dangereux de prendre la mer. La visite et la délivrance d'un certificat dans les conditions prévues par la convention peuvent également être déléguées par l'Etat du pavillon concerné à un autre Etat contractant.
23. La principale disposition relative au contrôle exercé par l'Etat du port (la règle 19) énonce ce qui suit:
- a) Tout navire est sujet, dans un port d'une autre Partie, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement dans la mesure où ce contrôle a pour objet de vérifier que les certificats délivrés en vertu de la règle 12 ou de la règle 13 du présent chapitre sont en cours de validité.
  - b) Ces certificats, s'ils sont en cours de validité, doivent être acceptés à moins qu'il n'existe de bonnes raisons de penser que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications de l'un quelconque de ces certificats ou que le navire et son armement ne satisfont pas aux dispositions des paragraphes a) et b) de la règle 11 du présent chapitre.
  - c) Dans les circonstances énoncées au paragraphe b) de la présente règle et dans le cas où un certificat est venu à expiration ou a cessé d'être valable, le fonctionnaire exerçant le

---

contrôle doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié, sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord.

- d)* Dans le cas où le contrôle donnerait lieu à une intervention quelconque, le fonctionnaire exerçant le contrôle doit informer immédiatement et par écrit le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon de toutes les circonstances qui ont fait considérer cette intervention comme nécessaire. En outre, les inspecteurs désignés ou les organismes reconnus qui sont chargés de la délivrance des certificats doivent également être avisés. Il doit être fait rapport à l'Organisation des faits concernant cette intervention.
- e)* L'autorité de l'Etat du port concerné doit communiquer tous les renseignements pertinents intéressant le navire aux autorités du port d'escale suivant, ainsi qu'aux personnes et organismes mentionnés au paragraphe *d)* de la présente règle, si elle ne peut prendre les mesures spécifiées aux paragraphes *c)* et *d)* de la présente règle ou si le navire a été autorisé à se rendre au port d'escale suivant.
- f)* Dans l'exercice du contrôle en vertu des dispositions de la présente règle, il convient d'éviter, dans toute la mesure possible, de retenir ou de retarder indûment le navire. Tout navire qui a été retenu ou retardé indûment par suite de l'exercice de ce contrôle a droit à réparation pour les pertes ou dommages subis.

**24.** Si l'on se réfère aux termes de la disposition susmentionnée et des dispositions connexes (règles 17 et 20) de la convention, le certificat apparaît essentiellement comme un avantage pour le navire concerné, dans la mesure où il le prémunit, sous réserve de certaines conditions, contre un examen plus approfondi de la part de l'un quelconque des Etats contractants. Il en découle clairement qu'un contrôle exhaustif sera effectué par l'Etat du port en l'absence d'un certificat valide. A cet égard, il convient de se référer au principe fondamental énoncé à l'Article premier de la convention de 1974, telle que modifiée par le Protocole de 1988, en vertu duquel les parties au Protocole appliquent aux navires autorisés à battre le pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à la convention et au Protocole les prescriptions de cette convention et de ce Protocole si cela est nécessaire pour faire en sorte que ces navires ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable.

**25.** Le chapitre IX de l'annexe à la Convention SOLAS prévoit (à sa règle 3, qui concerne les clauses relatives à la gestion de la sécurité) l'obligation de satisfaire aux prescriptions du Code ISM (Code international de gestion de la sécurité). Il prévoit également (à sa règle 4, qui concerne les certificats) la délivrance d'une «attestation de conformité» à toute «compagnie» (telle que définie à la règle 1) qui satisfait aux prescriptions du Code ISM et d'un «certificat de gestion de la sécurité» à tout navire dont on a vérifié que la compagnie et la gestion à bord étaient conformes au système de gestion de la sécurité approuvé, lequel doit être conforme aux dispositions du Code ISM. Le code fixe des «objectifs de gestion de la sécurité» qui consistent à: instaurer des pratiques de sécurité en ce qui concerne l'exploitation du navire et les conditions de travail à bord; prendre des mesures de prévention contre tous les risques connus; améliorer constamment les qualifications du personnel en matière de gestion de la sécurité, notamment sa préparation aux situations d'urgence. Le code fait obligation aux compagnies de mettre en place un «système de gestion de la sécurité» (SMS). Ce système doit être conçu de manière à garantir le respect de toutes les règles obligatoires. En vertu du code, la compagnie est tenue de se fixer des orientations propres à la réalisation de certains objectifs et de s'y tenir. La procédure prévue par le code doit faire l'objet d'une consignation par écrit dans un manuel de gestion de la sécurité, dont un exemplaire doit être tenu à bord. Il incombe à la compagnie de procéder à des vérifications régulières du système et d'en revoir périodiquement le fonctionnement, et aux administrations de délivrer le certificat de gestion de la sécurité décrit plus haut ainsi que de procéder périodiquement à des contrôles visant à garantir le bon fonctionnement du système.

---

26. La Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille adoptée par l'OMI en 1978, telle que modifiée en 1995 (et désignée par le sigle STCW 95) réglemente (en son article VI) l'octroi – et la reconnaissance par les gouvernements – des brevets délivrés aux candidats aux fonctions de capitaine, d'officier, de matelot ou de mécanicien qui remplissent les conditions requises en matière de service, d'âge, d'aptitude physique, de formation, de qualifications et d'examens, telles que précisées à l'annexe à cette convention. L'article X de la convention et la règle I/4, qui concernent le contrôle exercé par les Etats du port, comportent un certain nombre de dispositions analogues à celles de la règle 19 de la Convention SOLAS, dont il est question plus haut.

**b) Evaluation de la qualité de la délivrance des brevets**

27. Les règles énoncées par la Convention STCW 95 prévoient en premier lieu (section A-I/8, relative aux objectifs et normes de qualité nationaux) que les parties doivent énoncer des objectifs clairs par rapport aux normes de qualité s'appliquant dans le domaine couvert par la convention, notamment par rapport à l'administration du système de délivrance des brevets. Ils doivent également assurer une évaluation indépendante des activités d'acquisition et d'évaluation des connaissances, de la compréhension, des aptitudes et de la compétence ainsi que de l'administration de leur système de délivrance des brevets, à des intervalles n'excédant pas cinq ans. De plus, la règle I/7, relative à la communication de renseignements, prévoit notamment que chaque partie est tenue de communiquer au Secrétaire général les renseignements qui peuvent être exigés en vertu du Code STCW au sujet des autres mesures qu'elle a prises pour donner pleinement et entièrement effet à la convention. Lorsque des renseignements complets ont été reçus et que ces renseignements «confirment qu'il est donné pleinement et entièrement effet aux dispositions de la convention», le Secrétaire général doit soumettre un rapport à cet effet au Comité de la sécurité maritime. Sur la base de ce rapport, le Comité de la sécurité maritime recense les parties qui, selon lui, ont fait la preuve de ce qu'elles font «pleinement et entièrement» porter effet aux dispositions de la convention. Les autres parties sont alors fondées, en principe et sous réserve de certaines conditions, à considérer les brevets délivrés par ces parties comme conformes à la convention. Cette procédure, dont la pratique tend à se généraliser, a donné lieu à ce qu'il est convenu d'appeler la «liste blanche STCW».

28. En établissant le rapport susmentionné, en vue de le soumettre au Comité de la sécurité maritime, le Secrétaire général veille à:

- 1) solliciter l'avis de personnes compétentes choisies sur la liste préétablie [par lui-même, en application du Règlement] et en tenir compte;
- 2) demander, si besoin est, à la Partie des précisions sur toute question relative aux renseignements communiqués...;
- 3) identifier tout domaine dans lequel la Partie peut avoir sollicité une assistance pour mettre en œuvre la convention.

29. La Partie en cause doit avoir eu la possibilité d'assister aux réunions des personnes compétentes et de donner des précisions sur toute question ayant trait aux renseignements communiqués en application de la règle I/7, paragraphe 1. De plus, si le Secrétaire général n'est pas en mesure de soumettre le rapport confirmant, comme indiqué plus haut, qu'il est «pleinement donné effet» à la convention, la Partie en cause peut demander au Comité de la sécurité maritime de prendre les mesures envisagées dans ces circonstances.

30. Dans le contexte de l'évaluation de la qualité des systèmes nationaux de délivrance des brevets, il pourrait être utile de se référer au Programme universel d'audits de supervision de la sécurité adopté par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Ce

---

programme, lancé le 1<sup>er</sup> janvier 1999, annule et remplace le précédent, établi en 1995, qui reposait sur le principe du volontarisme. L'objectif de ce nouveau programme est d'œuvrer en faveur de la sécurité de l'aviation dans le monde en faisant procéder régulièrement, dans les Etats contractants, à des audits de la supervision de la sécurité, afin de vérifier la mesure dans laquelle ils appliquent les normes et les pratiques recommandées par l'OACI, les procédures connexes, les manuels d'instruction et les règles pratiques de sécurité. La procédure qui entoure l'audit commence six mois avant celui-ci, par la signature d'un mémorandum d'entente entre l'OACI et l'Etat concerné. Les audits sont menés par des spécialistes expérimentés, sélectionnés par l'OACI, qui doivent avoir suivi un cours de formation ainsi qu'une mise à l'épreuve avant d'être agréés. Le rapport provisoire et le rapport final, établis consécutivement, sont confidentiels. Cependant, pour permettre aux autres Etats de juger du degré de sécurité offert par les Etats ayant subi un audit, l'OACI communique à tous les Etats contractants des rapports sommaires qui comportent une synthèse des constatations et des mesures correctives proposées par l'Etat, une évaluation du degré d'application des dispositions de l'Annexe et une appréciation par l'OACI de l'état général du système de supervision de la sécurité dans chaque Etat ayant fait l'objet d'un audit. Ce nouveau système a permis à l'OACI de mettre au jour des problèmes de sécurité dans un certain nombre d'Etats. Il a également fait apparaître la nécessité d'apporter une aide à certains Etats pour leur permettre de résoudre ces problèmes.

## **Forces et faiblesses des instruments et procédures de l'OIT**

31. Il apparaît que les conventions n<sup>os</sup> 147 et 178, de même que la recommandation dont la seconde est assortie (voir paragraphes 6 à 13 ci-dessus), et certaines dispositions d'autres normes de l'OIT dont on a cité des exemples, fournissent à l'Etat du pavillon les fondements d'un système d'inspection efficace, couvrant les principaux aspects des conditions de travail et de vie des gens de mer. A ce propos, il serait utile que les représentants gouvernementaux siégeant au groupe de travail tripartite de haut niveau signalent toutes difficultés pratiques qui auraient été rencontrées. Le système d'inspection se trouve renforcé par une disposition de la convention n<sup>o</sup> 147 relative au contrôle exercé par l'Etat du port (voir paragraphe 16 ci-dessus) qui ménage dans une certaine mesure la possibilité de prendre des mesures correctives pour pallier les carences de l'Etat du pavillon. Le mécanisme perfectionné qui existe au niveau international pour examiner les rapports soumis par les pays, complété par les procédures de plainte à ce même niveau, présente le plus grand intérêt non seulement parce qu'il incite et aide les Membres à effectuer les inspections conformément aux normes établies, mais aussi parce qu'il indique à la communauté internationale les domaines dans lesquels le système de tel ou tel pays laisse à désirer et peut avoir à être complété par l'Etat du port.
32. Deux particularités propres aux systèmes d'autres organisations sont largement absentes du système de l'OIT. Pourtant, ces deux particularités méritent d'être examinées en vue de leur intégration éventuelle dans le futur instrument. Elles concernent les pièces officielles et l'évaluation de la qualité.

### **a) Les pièces officielles**

33. La disposition de la convention n<sup>o</sup> 147 et la disposition correspondante de la Convention SOLAS concernant le contrôle exercé par l'Etat du port, qui sont reproduites aux paragraphes 16 et 23 ci-dessus, présentent une différence essentielle. Dans le cas de la SOLAS, l'objet de l'inspection porte au premier chef sur les pièces officielles devant être produites par le navire faisant escale. Un certificat dont la fiabilité est universellement reconnue (voir paragraphe 34 ci-dessus) se révèle un avantage pour le navire qui le détient, puisqu'il lui permet d'éviter des inspections réitérées ayant le même objet. De plus, il facilite la tâche de l'Etat du pavillon et, plus encore, celle de l'Etat du port. Il

---

apparaît donc que ce certificat présente au mieux un intérêt limité, dans le contexte des normes internationales du travail, celles-ci se prêtant moins bien à une vérification objective du type de celle que l'on peut pratiquer en matière de sécurité et de protection de l'environnement. Il y a lieu de faire observer que la disposition de la convention n° 147 qui concerne le contrôle exercé par l'Etat du port contient une clause qui ne figure pas dans la disposition SOLAS correspondante, à savoir l'obligation pour l'Etat du port de prendre des mesures lorsqu'une plainte est déposée. Cette faculté pourrait être renforcée si les dispositions de fond du futur instrument se trouvaient rédigées dans des termes garantissant, au regard de la situation à bord du navire et des droits connexes des marins, une transparence correspondant au principe énoncé au paragraphe 15 ci-dessus.

## **b) *Evaluation de la qualité***

34. L'évaluation de la qualité des systèmes et procédures d'inspection et de délivrance des pièces officielles, telle que prévue par les règles énoncées par la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer (STCW) (voir paragraphe 27 ci-dessus) semble constituer un élément déterminant de l'efficacité des dispositions d'exécution au niveau national. Or, pour qu'un certificat, un brevet, une attestation ou un agrément constitue un avantage en dehors du territoire de l'Etat du pavillon, il doit être non seulement fiable, mais encore internationalement reconnu comme tel. Si le futur instrument prescrit aux Membres qui le ratifient de disposer d'un système efficace d'évaluation de la qualité, ce système devra être soumis au contrôle de l'OIT, tel qu'exposé à l'annexe au présent document. Mais cela risque de ne pas être suffisant, car aucun mécanisme n'est prévu pour recueillir des renseignements directement. En tout état de cause, si l'on estime que l'intérêt de l'Etat du pavillon est de disposer d'un système d'inspection et de contrôle permettant la délivrance de certificats jugés fiables, cet Etat pourra être enclin à recourir à un système de vérification présentant toutes garanties, comme celui mis en place par l'OACI (voir paragraphe 30 ci-dessus), notamment si un tel système peut être mis en place dans le cadre du Programme de coopération technique de l'OIT. Des rapports de ce type pourraient alors être intégrés aux procédures de l'OIT.

## **c) *Contrôle exercé par l'Etat du port***

35. La disposition de la convention n° 147 qui concerne le contrôle exercé par l'Etat du port (voir paragraphe 16 ci-dessus) est indubitablement l'un des points forts du système de l'OIT. En se référant aux «normes figurant dans la présente convention», cette disposition intègre le concept d'«équivalence dans l'ensemble» énoncé à l'article 2 a) iii) du même instrument (voir paragraphe 7 c) ci-dessus). Ce concept a facilité pour de nombreux Etats la ratification de la convention, du fait que leur législation ou leur réglementation nationale, ou encore leurs conventions collectives ne doivent pas nécessairement coïncider de manière exacte avec les termes de la convention ou avec certains articles des conventions énumérées dans son annexe. Mais ce même concept d'équivalence dans l'ensemble a été jugé partiellement responsable des difficultés qui se posent aux Etats ayant ratifié la convention ou, du moins, aux services d'inspection de ces Etats, dans le cadre du contrôle du respect de la convention qui incombe à l'Etat du port. Ce concept entacherait de subjectivité le contrôle exercé par l'Etat du port sur certains aspects de la convention n° 147. Cependant, il a également été estimé que le travail des inspecteurs serait grandement facilité par une formulation plus claire des dispositions couvrant les obligations relatives aux questions de fond. L'existence de pièces officielles indiquant précisément ce que la législation nationale ou les inspecteurs de l'Etat du pavillon considèrent comme «équivalent dans l'ensemble» serait utile. Naturellement, certains domaines, comme les «mesures de sécurité sociale appropriées», resteront difficiles, voire impossibles à vérifier par l'inspection de l'Etat du port. De fait, le plus ancien instrument traitant du contrôle exercé par l'Etat du port – le Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port – prévoit un traitement différencié de certaines

---

conventions ou de certains de leurs articles, mentionnés dans l'annexe à la convention n° 147. Ce point confirme dans une certaine mesure l'opportunité de ménager la possibilité de déposer une plainte, comme indiqué au paragraphe 33 ci-dessus.

#### **d) *Système de contrôle international***

36. Dans ce domaine, la principale force de l'OIT est incontestablement son système de contrôle, lequel apporte les garanties institutionnelles et l'autorité nécessaires, ainsi que l'élément important qu'est son tripartisme. Un système du type du «groupe de personnes compétentes», à l'image de la Convention STCW (voir paragraphe 28 ci-dessus), n'est pas de nature à améliorer le système de l'OIT. En revanche, un inconvénient essentiel du système reposant sur le contrôle et les plaintes tient au fait qu'il ne s'applique généralement qu'aux navires des Membres ayant ratifié les conventions en question. Naturellement, cela est vrai aussi des conventions de l'OMI, mais la différence tient à ce que la ratification de ces dernières est pratiquement universelle. L'un des avantages attendus du futur instrument sera de se prêter à une très large ratification grâce à une modernisation et à une rationalisation des dispositions actuellement en vigueur, mais aussi au caractère sans équivoque de ses dispositions concernant l'exécution. Un système prévoyant que les certificats délivrés par l'Etat du pavillon en application du nouvel instrument devront être acceptés, sauf si les motifs de ne pas le faire sont évidents, introduirait opportunément une incitation commerciale à ratifier le nouvel instrument, surtout dans la mesure où les navires auraient à supporter les surcoûts résultant des inspections approfondies lorsque de telles inspections s'avèreraient objectivement justifiées. Et ces inspections seraient par définition objectivement justifiées, par exemple si les pièces officielles n'ont pas été délivrées par le Membre.

#### **Extension du contrôle exercé par l'Etat du port par rapport aux dispositions de la convention n° 147**

37. Outre les améliorations qui pourraient s'inspirer des conventions d'autres organisations, l'article 4 de la convention n° 147 (reproduit au paragraphe 16 ci-dessus) se prêterait à un renforcement considérable de sa portée. Le premier paragraphe prévoit en effet deux sortes de mesures possibles pour redresser la situation lorsque l'Etat du port «reçoit une plainte ou acquiert la preuve que ce navire n'est pas conforme aux normes figurant dans la présente convention». Il peut:

- «adresser un rapport au gouvernement du pays dans lequel est immatriculé le navire, avec copie au Directeur général du Bureau international du Travail», et
- «prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité ou la santé» (ce qui peut se traduire par la rétention du navire ou le retardement de son départ).

38. La première des deux mesures envisagées pourrait rester applicable dans le cadre du nouvel instrument en cas de plainte pour violation de ses dispositions: la disposition pertinente permettrait à la fois de responsabiliser davantage les Etats et les armateurs dont les navires ne satisfont pas aux normes et de diffuser efficacement des renseignements sur ces navires. Elle pourrait ainsi prévoir que, en adressant son rapport à l'Etat du pavillon et avant d'en communiquer copie au Directeur général, l'Etat du port doit solliciter une réponse de l'Etat du pavillon dans un délai à préciser dans une annexe au futur instrument. La réponse devrait notamment indiquer les mesures prises par l'Etat du pavillon pour procéder à des vérifications ou redresser la situation. Il pourrait également être prévu que l'Etat du port communique aux autorités du port de l'escale suivante les éléments constitutifs de tout engagement pris par le navire en vue de remédier aux carences constatées. Une fois écoulés les délais impartis à l'Etat du pavillon pour répondre, le

---

rapport et (le cas échéant) la réponse seraient transmis au Directeur général du BIT en vue de l'adoption des «mesures appropriées». Ces derniers mots, qui seraient ajoutés à la disposition existante de la convention n° 147, pourraient être explicités dans l'annexe au futur instrument ou dans des décisions du Conseil d'administration ou de la Conférence internationale du Travail, par exemple sous cette forme:

- a) transmettre les preuves documentaires aux organes de contrôle de l'OIT dans le cas où l'action – ou l'omission – de l'Etat du pavillon serait constitutive d'une infraction à une convention de l'OIT ratifiée par lui;
- b) transmettre les preuves documentaires aux organisations internationales les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer en vue, dans le cas de violations graves et répétées, de l'ouverture d'une procédure devant un organe tripartite spécialement constitué pour connaître des plaintes touchant au non-respect par l'Etat du pavillon de son obligation d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle. En fait, la création d'un organe de cette nature a déjà été proposée (lors de la première réunion du groupe de travail tripartite de haut niveau) dans le cadre de l'examen du fonctionnement de l'instrument qui avait été mené en vue de procéder à une mise à jour rapide;
- c) introduire les éléments contenus dans les preuves documentaires dans une base de données du type de celle envisagée au paragraphe 3 c) v) ci-dessus, laquelle pourrait ne pas se limiter aux infractions, mais contenir également des informations sur la fiabilité des procédures de délivrance des diverses pièces officielles dans l'Etat du pavillon.

**39.** La deuxième mesure envisageable pour redresser une situation (mesure qui est esquissée au paragraphe 37 ci-dessus et qui va beaucoup plus loin que la première) ne concerne pour l'instant que «toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité ou la santé». S'il n'existe pas de contraintes expresses à l'égard de l'Etat du port pour ce qui est des mesures d'exécution à prendre sur son territoire, cet Etat doit néanmoins s'abstenir de toute initiative qui risquerait de contrarier indûment la liberté de circulation ou de commerce. Les questions de sécurité et de santé sont à l'évidence de la compétence de l'Etat du port, comme le reconnaissent généralement le droit et la pratique des Etats et de la communauté internationale, ce dont témoignent les dispositions des instruments internationaux et autres accords moins formels, à savoir les mémorandums d'entente réglant cette matière, qui concernent le contrôle exercé par l'Etat du port. Il est au moins deux types de circonstances dans lesquels une telle action apparaîtrait justifiée en cas de violation de droits sociaux ne constituant pas une menace pour la sécurité et la santé:

- a) en premier lieu, les situations manifestement susceptibles de placer les marins ou leur famille dans une situation matérielle difficile pourraient être placées sur le même degré que les menaces pour la santé; de telles situations pourraient englober l'insuffisance des assurances ou le non-paiement du salaire;
- b) en second lieu, le futur instrument devrait permettre une telle intervention en cas de violations avérées, graves et répétées de l'un des droits qu'il proclame, la justification de l'intervention reposant non seulement alors sur des considérations humanitaires, mais encore sur le droit de l'Etat du port de protéger les navires enregistrés sur son territoire, de même que ceux des autres Etats parties au nouvel instrument, contre la concurrence déloyale des navires ne satisfaisant pas aux normes. L'efficacité du système d'échange de renseignements évoqué au paragraphe 38 serait alors déterminante pour l'établissement des preuves documentaires des violations répétées de cette nature.

- 
40. A supposer qu'une extension du type que nous venons d'évoquer permette d'obtenir des informations objectives sur la capacité de l'Etat du pavillon d'exercer une juridiction effective dans les domaines couverts par le futur instrument, il y aurait également lieu d'étendre les dispositions de l'article 3 de la convention n° 147, mentionné au paragraphe 17 ci-dessus. La mise en garde qu'un Membre peut adresser à ses ressortissants quant aux problèmes qui peuvent résulter d'un engagement sur un navire immatriculé dans un Etat n'ayant pas ratifié la convention pourrait englober également les Etats ayant ratifié la convention, mais dont on a de bonnes raisons de croire qu'ils ne respectent pas les normes de l'instrument.

### **Principaux éléments constitutifs des futures dispositions concernant l'inspection et le contrôle**

41. Compte tenu des divers éléments que l'on vient d'évoquer, le futur instrument pourrait comporter une série de dispositions dont les grandes lignes seraient les suivantes:
- a) Une disposition s'inspirant étroitement de l'article 2 de la convention n° 147 (voir paragraphe 7 ci-dessus) pourrait énoncer le principe fondamental selon lequel les navires immatriculés sur le territoire d'un Membre ayant ratifié la convention seraient soumis à un système effectif et coordonné d'inspection et de contrôle du respect des normes énoncées.
  - b) Une disposition garantirait la compétence, les statuts et l'indépendance des inspecteurs (voir paragraphe 11 ci-dessus).
  - c) Une disposition établirait un lien entre l'inspection et l'obligation de justifier des certificats visés à l'alinéa e) ci-dessous.
  - d) Une disposition concernerait la tenue de fichiers et la soumission et la publication des rapports d'inspection (voir paragraphe 12 ci-dessus).
  - e) Une disposition préciserait les certificats ou agréments requis, les circonstances dans lesquelles ils le seraient et enfin, dans l'annexe correspondante, les formes qu'ils devraient revêtir. Un exemplaire de ces pièces devrait être affiché en un lieu bien visible du navire. Aucun navire ne pourrait prendre la mer sans ces pièces, dont la validité devrait couvrir la durée prévue du voyage.
  - f) Une disposition énoncerait la nécessité de soumettre à des objectifs et des critères de qualité clairs l'administration du système d'inspection et de délivrance des certificats, en prévoyant une évaluation indépendante, à l'instar des règles fixées par la Convention STCW (voir paragraphe 27 ci-dessus).
  - g) Une disposition énoncerait, dans le contexte de l'OIT, l'obligation, examinée aux paragraphes 27 à 29 ci-dessus, de donner «pleinement et entièrement» effet à la convention. Dans le premier rapport qu'il soumettrait en application de l'article 22 de la Constitution de l'OIT, un Membre ayant ratifié la convention aurait à fournir une description de son système d'inspection et de délivrance des certificats, brevets et autres agréments d'une manière suffisamment détaillée pour prouver que ce système a été conçu pour donner pleinement et entièrement effet aux normes applicables de la convention (le principe selon lequel de tels renseignements devraient être communiqués dès la ratification (voir paragraphe 3 c) iii) ci-dessus) pourrait être difficile à intégrer dans le système de l'OIT). Dans les rapports présentés ultérieurement en application de l'article 22, le Membre serait tenu de fournir une synthèse des rapports d'inspection annuels, ainsi qu'un exemplaire de tout nouveau rapport relatif à l'évaluation indépendante mentionnée au paragraphe précédent.

- 
- h)* Une disposition prévoirait, comme le fait la règle 19 a) du chapitre I de la Convention SOLAS (voir paragraphe 23 ci-dessus), que tout navire est sujet, dans un port d'une autre partie, à un contrôle visant à vérifier la validité des certificats délivrés en application de la convention. Elle prévoirait que ces certificats, s'ils sont en cours de validité, doivent être acceptés sauf s'il existe de bonnes raisons de penser que les conditions d'emploi et de vie à bord ne correspondent pas, en substance, aux indications de l'un quelconque des certificats présentés ou, d'une manière générale, qu'elles ne satisfont pas aux normes fondamentales établies par cette convention (cette formulation s'inspire de la règle 19 b) du chapitre I de la Convention SOLAS).
  - i)* Une disposition prévoirait que l'Etat du port procède à une inspection complète en l'absence d'un certificat valablement délivré lorsqu'un tel certificat n'est pas recevable, de manière à s'assurer que les conditions de travail et de vie à bord respectent la substance des normes fondamentales établies par la convention.
  - j)* Une disposition prévoirait une inspection partielle, dont la portée serait fonction des investigations à mener pour faire suite à une plainte, comme le prévoit actuellement l'article 4 de la convention n° 147.
  - k)* Dans le cas où elle aboutirait à un constat de carence, l'inspection envisagée aux alinéas *i)* ou *j)* aurait les conséquences suivantes: notification au navire des carences constatées et des mesures à prendre pour y remédier; transmission de cette notification à la représentation diplomatique de l'Etat du pavillon, avec demande de réponse, de même qu'aux autorités du port de l'escale suivante; transmission de cette notification au Directeur général, accompagnée (le cas échéant) de la réponse de l'Etat du pavillon, en vue de l'adoption des «mesures appropriées» lorsque l'Etat du port estime que l'Etat du pavillon n'a pas rempli l'obligation d'exercer effectivement son contrôle (voir paragraphe 38 ci-dessus).
  - l)* Les circonstances dans lesquelles un navire pourrait être retenu jusqu'à ce qu'il soit remédié aux carences constatées pourraient être les suivantes:
    - i)* lorsque les carences constituent un risque évident pour la sécurité ou la santé ou ont manifestement pour effet de mettre les marins, ou les membres de leur famille, dans une situation matérielle particulièrement difficile;
    - ii)* lorsque les carences constituent un non-respect avéré, systématique et persistant des normes fondamentales établies par la convention (voir paragraphe 39 ci-dessus).
  - m)* Il incomberait à l'Etat du port de subvenir à toute perte ou de compenser tout dommage résultant d'une détention ou d'un retardement injustifié (règle 19 f) du chapitre I de la Convention SOLAS – voir paragraphe 23 ci-dessus).
  - n)* Les dispositions de l'article 3 de la convention n° 147 seraient étendues dans le sens indiqué au paragraphe 40 ci-dessus.

**42.** Outre les dispositions générales concernant l'inspection et le contrôle visés ci-dessus, il y aura probablement un grand nombre de dispositions rentrant dans diverses parties de l'instrument pour lesquelles l'aspect touchant à l'exécution devra être renforcé. Le paragraphe 14 ci-dessus mentionne deux conventions de l'OIT relatives aux pièces officielles régissant des domaines particuliers. L'obligation de délivrance de pièces officielles pourrait également être envisagée en rapport avec certaines dispositions portant, par exemple, sur le logement des équipages, les régimes d'assurance des armateurs, les soins médicaux et les contrats d'emploi. Le paragraphe 15 ci-dessus mentionne une convention de l'OIT qui met l'accent sur les mesures permettant de vérifier que les normes sont respectées. D'une manière générale, il faudrait que les annexes au futur instrument

---

visent à transformer tous critères imprécis ou subjectifs en des dispositions concrètes et objectives. En d'autres termes, l'un des aspects à prendre en considération dans la formulation des dispositions de fond du futur instrument sera le caractère vérifiable.

### **Points appelant une discussion**

43. Le groupe de travail tripartite de haut niveau voudra sans doute fournir des orientations sur:
- a) le caractère approprié et la teneur générale des divers éléments suggérés;
  - b) la nature et la teneur générale des éléments supplémentaires à inclure dans les mécanismes d'exécution;
  - c) tous autres aspects touchant à l'exécution qui devraient être étudiés.

---

## Annexe

### Procédures de suivi de l'OIT

1. Il existe un certain nombre de procédures qui permettent d'observer l'application des conventions internationales du travail ou de rendre les Membres comptables de l'accomplissement de leurs obligations internationales. Les Membres de l'OIT sont notamment tenus – en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'OIT – de soumettre périodiquement des rapports sur l'application des conventions qu'ils ont ratifiées. Ils peuvent également être tenus de faire occasionnellement rapport sur la mesure dans laquelle ils font porter effet aux instruments qui ne sont pas contraignants à leur égard, à savoir aux conventions qu'ils n'ont pas ratifiées et aux recommandations internationales du travail (article 19 de la Constitution). Pour des conventions particulièrement importantes, comme celles qui ont trait à des droits de l'homme fondamentaux, il est demandé aux Etats qui les ont ratifiées de fournir un rapport détaillé tous les deux ans et, pour les autres conventions, en règle générale tous les cinq ans seulement.
2. Depuis 1927, la tâche consistant à examiner les rapports dûment soumis en application de l'article 22 de la Constitution a été menée au premier chef par la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations. Ainsi, chaque année, durant la Conférence internationale du Travail, le rapport de la commission d'experts est examiné par une commission tripartite spéciale de la Conférence. Chaque rapport relatif à une convention ratifiée a été établi sur la base d'un formulaire approuvé par le Conseil d'administration, formulaire qui comporte les dispositions de fond de la convention et un certain nombre de questions sur la manière dont elles sont appliquées, à la fois en droit et dans la pratique. Un tel rapport doit tout d'abord indiquer si le droit du pays est conforme aux dispositions de la convention. Lorsqu'une convention prévoit la mise en place d'un appareil administratif ou autre, les modalités pratiques doivent en être exposées, assorties d'indications concernant leur fonctionnement. Lorsqu'il s'agit d'une convention promotionnelle, le rapport doit rendre compte des dispositions qui ont été prises pour se conformer à la convention et pour remédier aux éventuelles difficultés qui s'opposent à l'application intégrale de cet instrument. Lorsqu'une décision de principe touchant à l'application de la convention a été rendue par une instance juridictionnelle, il convient d'en indiquer la teneur. Le rapport doit ensuite comporter un exposé général de la manière dont la convention s'applique en pratique, cet exposé devant s'appuyer sur des rapports d'inspection, des statistiques des infractions constatées, etc. Enfin, le gouvernement doit indiquer quelles sont les organisations d'employeurs et de travailleurs auxquelles il a communiqué copie de son rapport et préciser si des observations ont été reçues de la part de ces organisations. L'obligation, pour le gouvernement, de communiquer aux organisations représentatives reconnues copie de son rapport sur l'application d'une norme internationale du travail est énoncée à l'article 23, paragraphe 2, de la Constitution de l'OIT. Les gouvernements sont censés consulter ces organisations sur les questions abordées dans le rapport. Ils sont tenus de le faire s'ils ont ratifié la convention (n° 144) sur les consultations tripartites relatives aux normes internationales du travail, 1976, en vertu de l'article 5, paragraphe 1 d), de cet instrument.
3. La commission d'experts précitée réunit 20 personnalités indépendantes faisant autorité par leur maîtrise des questions juridiques et sociales et, singulièrement, de celles qui concernent les conditions de travail et l'administration du travail. Les membres de cette commission viennent de toutes les régions du monde. Ils sont nommés par le Conseil d'administration du BIT, sur proposition du Directeur général, à titre individuel et pour une période de trois ans. Leur mandat est renouvelable par périodes successives de trois ans. La première mission de la commission d'experts consiste à donner son avis, en parfaite indépendance par rapport à tous les Etats Membres, sur la conformité de la législation et de la pratique de chacun par rapport aux dispositions des conventions qu'ils ont ratifiées. C'est aussi sous son autorité que sont établies les études d'ensemble faites à partir des rapports des gouvernements sur la situation au regard de certaines conventions non ratifiées et de certaines recommandations.
4. Dans son examen de l'effet donné aux conventions ratifiées, la commission d'experts ne se borne pas aux informations fournies par les gouvernements. La teneur des lois, règlements et autres instruments juridiques qui lui sont communiqués peut généralement être vérifiée et éventuellement complétée par la consultation des journaux officiels du pays et publications similaires. La commission peut aussi consulter le texte des conventions collectives et des décisions de justice du pays, les conclusions de certains organes de l'OIT tels que les commissions d'enquête (voir paragraphe 9 ci-dessous), celles du Comité de la liberté syndicale (paragraphe 10 ci-dessous) et

---

enfin les commentaires des organisations d'employeurs et de travailleurs. Ces commentaires peuvent être joints par le gouvernement à son rapport ou communiqués directement au BIT par l'organisation intéressée. Dans cette deuxième éventualité, le Bureau communique copie des observations au gouvernement intéressé pour permettre au comité d'examiner toutes observations que ce gouvernement souhaiterait faire en réponse. Les commentaires des organisations d'employeurs et de travailleurs concernant l'application de conventions ratifiées et, en général, toute autre question relative aux normes internationales du travail qui serait abordée dans les rapports des gouvernements revêtent une grande importance. Ils permettent aux travailleurs et aux employeurs de participer pleinement aux activités de contrôle de l'OIT, de manière presque permanente et à tout moment, et de contribuer ainsi à l'application plus complète des normes internationales du travail et à l'amélioration des conditions de travail et d'existence.

5. Lorsque la commission constate qu'un gouvernement ne remplit pas pleinement ses obligations au regard d'une convention ratifiée ou ses obligations constitutionnelles relatives aux conventions et recommandations, elle lui adresse un commentaire dans lequel elle appelle son attention sur les insuffisances constatées et l'interroge sur les mesures envisagées pour y porter remède. Les commentaires de la commission revêtent deux formes différentes:
  - celle d'observations, qui sont publiées dans son rapport et permettent de documenter les cas les plus graves et les plus durables de manquement aux obligations. C'est à cette formule que l'on recourt normalement lorsqu'une organisation d'employeurs ou de travailleurs a communiqué, à propos de l'application d'une convention ratifiée, des commentaires qui nécessitent une action; ou bien
  - celle de demandes directes, qui ne sont pas publiées mais envoyées directement au gouvernement concerné et, pour information, aux organisations d'employeurs et de travailleurs du pays.
6. Le rapport de la commission d'experts est présenté chaque année à la Conférence internationale du Travail, au cours de laquelle il est examiné et discuté par une commission tripartite de l'application des conventions et recommandations. Tous les ans, cette instance commence ses travaux par une discussion générale, durant laquelle elle passe en revue un certain nombre de questions générales touchant à la ratification et à l'application des normes de l'OIT, de même qu'au respect des obligations que la Constitution de l'OIT impose aux Etats Membres à propos de ces normes. La commission procède ensuite à un examen des cas individuels. Les gouvernements qui, selon le rapport de la commission d'experts, n'appliquent pas pleinement une convention ratifiée peuvent être invités à faire connaître leur position devant la Commission de la Conférence. Ce n'est pas pour eux une obligation formelle, mais il est rare qu'ils s'y soustraient. Les uns produisent une déclaration écrite, tandis que nombre d'autres envoient leur représentant s'exprimer devant la commission. Lorsque celle-ci n'est pas satisfaite d'une réponse écrite, elle offre au gouvernement la possibilité de donner des informations plus complètes verbalement. Pour les représentants gouvernementaux, cela n'est pas toujours une tâche facile, mais ils savent que la commission est mue avant tout par le souci d'être constructive. Sa mission n'est pas de distribuer des blâmes, mais d'obtenir des résultats. De manière générale, les porte-parole des gouvernements exposent en toute franchise les difficultés que leur pays peut éprouver à appliquer une norme donnée et indiquent les mesures qu'ils envisagent de prendre pour résoudre ces difficultés. Voir le représentant d'un pays être interrogé courtoisement sur l'application par son gouvernement de telle ou telle norme internationale du travail par le représentant d'une organisation de travailleurs ou d'employeurs venu de l'autre bout du monde et le voir répondre courtoisement et franchement est souvent une véritable révélation pour ceux qui assistent pour la première fois à une séance de cette commission. L'expérience montre que ces échanges, qui se fondent sur les observations pertinentes de la commission d'experts, contribuent à faire évoluer les choses dans le sens du respect des normes.
7. Les discussions suscitées par l'examen des cas individuels sont résumées dans les annexes du rapport que la commission soumet à la Conférence. Il est possible d'en connaître la teneur par la base de données ILOLEX. De plus, la partie générale du rapport de la commission appelle particulièrement l'attention de la Conférence sur les manquements les plus graves de certains gouvernements à leur obligation d'appliquer intégralement les conventions ratifiées. Lorsque des explications ont été données sur les difficultés éprouvées par les gouvernements intéressés, ces explications sont mentionnées brièvement dans le rapport général. La discussion du rapport de la commission devant l'assemblée plénière de la Conférence offre encore la possibilité aux délégués des trois groupes d'appeler plus particulièrement l'attention sur certains problèmes. Une fois adopté par la Conférence, le rapport de la commission est communiqué aux gouvernements, leur attention

---

étant appelée sur les points à prendre en considération dans les rapports qu'ils adresseront par la suite au BIT.

8. Outre le suivi régulier dont on vient de décrire les rouages, il existe des procédures de plainte. Aux termes de l'article 24 de la Constitution de l'OIT, les organisations professionnelles de travailleurs ou d'employeurs peuvent adresser au BIT une «réclamation» contre un Etat pour non-respect d'une convention ratifiée par lui. L'examen de cette réclamation peut être confié tout d'abord à un organe tripartite. Aux termes de l'article 25 de la Constitution, si aucune déclaration n'est reçue du gouvernement mis en cause, ou si la déclaration reçue ne paraît pas satisfaisante au Conseil d'administration, ce dernier a le droit de rendre publique la déclaration reçue et, le cas échéant, la réponse faite.
9. Pour les accusations particulièrement graves de non-respect d'une convention ratifiée, l'article 26 de la Constitution prévoit une procédure de plainte. Une telle plainte peut être déposée par un autre Membre ayant ratifié la convention. La même procédure peut également être engagée par le Conseil d'administration soit d'office, soit sur la plainte d'un délégué à la Conférence. L'examen de la plainte peut être renvoyé devant une commission d'enquête constituée par le Conseil d'administration. Les Membres sont tenus de coopérer à une telle enquête et, sous réserve du droit, pour le Membre concerné, de soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, les recommandations contenues dans le rapport de la commission d'enquête revêtent à son égard un caractère contraignant. Si un Membre ne se conforme pas aux recommandations de la commission d'enquête ou, selon le cas, à la décision de la Cour internationale de Justice, «le Conseil d'administration pourra recommander à la Conférence telle mesure qui lui paraîtra opportune pour assurer l'exécution de ces recommandations» (article 33 de la Constitution).
10. Les mesures relevant des procédures susvisées ne peuvent être prises que si le Membre mis en cause a ratifié la convention en cause. Il existe par ailleurs une procédure permettant de déposer une plainte même lorsque le Membre mis en cause n'a pas ratifié la convention correspondante. Tel est le cas lorsqu'un Membre ne respecte pas ses obligations constitutionnelles au regard de la liberté syndicale. La procédure en question peut être engagée par une organisation d'employeurs ou de travailleurs, qui saisit pour cela le Conseil d'administration. L'affaire relève alors de la compétence du Comité de la liberté syndicale du Conseil d'administration.

---

## Projet II

### Procédure d'amendement simplifiée concernant le projet de nouvelle convention concernant le travail maritime

#### Rappel des faits

1. A sa première réunion, en décembre 2001, le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime s'est demandé s'il convenait d'adopter une procédure d'amendement simplifiée pour permettre, lorsque nécessaire, de mettre à jour rapidement les annexes au projet de nouvel instrument du travail maritime, sans avoir à suivre la longue procédure d'adoption d'une convention révisée par la Conférence internationale du Travail, suivie de la ratification, conformément à la procédure constitutionnelle de chacune des parties à la convention. Comme le déclare le résumé du président, «il y a un accord total sur la nécessité de prévoir des procédures d'amendement simplifiées», et plusieurs orateurs se sont déclarés favorables à une procédure d'acceptation tacite<sup>4</sup>. Le présent document s'efforce de mettre en évidence les principaux points qui devront être examinés dans l'élaboration d'une procédure simplifiée répondant aux besoins de l'OIT. Certains de ces points soulèvent d'importantes questions de caractère constitutionnel. Les suggestions du Bureau, qui se fondent sur les considérations et modèles examinés dans le présent document, sont décrites au paragraphe 22 ci-dessous. Tout en étant, de l'avis du Bureau, pleinement compatibles avec la lettre et l'esprit de la Constitution de l'OIT, ces suggestions n'en comportent pas moins des innovations, en ce qui concerne l'OIT, qui visent à fournir une réponse satisfaisante aux besoins particuliers du secteur maritime. Comme on l'a souligné au sein du Conseil d'administration<sup>5</sup>, les solutions envisagées pour ce secteur peuvent ne pas être pleinement applicables à d'autres secteurs.
2. Des dispositions relatives à une procédure d'amendement simplifiée existent pour un certain nombre d'instruments internationaux. La nature de ces procédures diffère considérablement. Par exemple, il peut être suffisant que l'amendement soit adopté par l'organisation intéressée à une majorité donnée, sans communication aux parties aux fins d'acceptation. Tel est le cas du Traité de coopération en matière de brevets de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (OMPI), dont l'article 58 dispose que les règlements qui lui sont annexés peuvent être modifiés par l'Assemblée de l'Organisation. En vertu d'autres dispositions, un amendement adopté par l'Organisation entre en vigueur pour les nouvelles parties à la convention, sauf décision contraire, mais non pour les parties existantes, sauf si leur gouvernement signifie individuellement son acceptation expresse. L'article 31, paragraphe 1, de la convention (n° 121) sur les prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles, 1964, prévoit une procédure de ce type pour les modifications apportées à un tableau qui lui est annexé. Une solution intermédiaire est celle de la procédure d'«acceptation tacite», selon laquelle les amendements sont communiqués par les parties aux fins d'examen, toute partie qui ne s'y étant pas opposée dans un certain délai étant réputée avoir accepté expressément ces amendements. On trouve des dispositions de ce type dans le Règlement sanitaire international et dans différentes conventions de l'Organisation maritime internationale, par exemple la Convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS), la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la

<sup>4</sup> BIT: *Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime*, rapport final, doc. TWGMLS/2001/10 (Genève, 2001), p. 24.

<sup>5</sup> Document GB.280/LILS/5, paragr. 44.

---

pollution par les hydrocarbures (Convention CLC, 1992) et la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (Convention LLMC, 1996); à cela s'ajoutent la Convention internationale de l'OMI pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) et la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW).

3. Un traité, par exemple une convention internationale du travail, peut être modifié spécialement lorsqu'il comporte des dispositions autorisant son amendement ou sa révision. Dans le cas des conventions de l'OIT, ces dispositions doivent être conformes à la Constitution de l'Organisation, dont l'article 19 dispose que les conventions internationales du travail sont adoptées par la Conférence internationale du Travail, selon la procédure fixée dans la Constitution et le Règlement de la Conférence, et qu'elles sont soumises à la procédure de ratification nationale. Cependant, la Conférence est libre d'inclure dans une convention différentes procédures relatives à la détermination ou à la modification des modalités selon lesquelles les obligations fixées dans cette convention doivent être mises en œuvre. De fait, l'article 19, paragraphe 7, de la convention précitée sur les prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles dispose qu'une détermination au titre de la convention doit être faite par référence à une classification adoptée par le Conseil économique et social des Nations Unies, «compte tenu de toute modification qui pourrait encore lui être apportée». En d'autres termes, la convention vise un instrument dont les amendements futurs échappent entièrement à la maîtrise de l'OIT.

## Procédures d'amendement de l'OMI

4. Le résumé du président mentionné au paragraphe 1 ci-dessus indique qu'il convient d'examiner de près les conventions de l'OMI dans la mesure où il serait possible de s'en inspirer et que des modifications des solutions retenues par l'OMI pourront être proposées lorsqu'il y a lieu. Il existe des différences entre les diverses règles et procédures prévues par ces conventions, selon leur objet et leur teneur. La Convention HNS, la Convention CLS 1992 et la Convention LLMC 1996, d'une part, et les Conventions SOLAS, MARPOL et STCW, de l'autre, constituent deux catégories distinctes de conventions, similaires à certains égards, mais différentes à d'autres. Une disposition de chacune de ces deux catégories figure à l'annexe au présent document, à savoir la procédure générale de l'article VIII de la Convention SOLAS et la procédure spéciale prévue à l'article 48 de la Convention HNS pour la modification des limites. Leurs clauses principales sont les suivantes:

- les amendements sont proposés par les parties à la convention intéressées; dans le cas des conventions appartenant à la catégorie de la Convention HNS, ils doivent être appuyés par au moins la moitié des gouvernements contractants <sup>6</sup>;
- ils sont communiqués aux membres de l'organisation, puis soumis pour examen à un comité où sont représentés l'ensemble des Gouvernements contractants <sup>7</sup>, ou à une conférence des Gouvernements contractants <sup>8</sup>;

<sup>6</sup> OMI: Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), 1974, art. VIII(b)(i); OMI: Convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS), art. 48(2).

<sup>7</sup> SOLAS, art. VIII(b)(i)-(iii); HNS, art. 48(2)-(4).

<sup>8</sup> SOLAS, art. VIII(a) et (c)(i).

- 
- l'adoption des amendements se fait à une majorité des deux tiers des Gouvernements contractants présents et participant au vote<sup>9</sup>;
  - les amendements adoptés sont communiqués aux Gouvernements contractants pour acceptation expresse ou, dans le cas d'amendements concernant certaines dispositions particulières, pour acceptation tacite; ces dernières provisions sont celles des annexes (à l'exception de la première) dans le cas de la Convention SOLAS<sup>10</sup> et celles qui portent sur le domaine spécial couvert par l'article 48 de la Convention HNS;
  - au titre de la procédure d'acceptation tacite, un amendement est réputé avoir été accepté, sauf si le nombre des Gouvernements contractants qui élèvent une objection contre cet amendement (dans un certain délai) dépasse un nombre spécifié<sup>11</sup>;
  - les amendements qui sont réputés avoir été acceptés prennent effet après un certain délai pour tous les Etats qui deviendront parties à la convention ainsi que pour tous ceux qui y sont déjà parties, à l'exception:
    - dans le cas de la Convention SOLAS<sup>12</sup>, des Etats qui ont déjà élevé une objection contre les amendements dans le délai spécifié et n'ont pas retiré cette objection;
    - dans le cas de la Convention HNS<sup>13</sup>, les Etats qui ne dénoncent pas la convention dans un certain délai;
  - les parties aux conventions de la catégorie SOLAS bénéficient aussi de la possibilité de retarder l'entrée en vigueur des amendements pour leurs pays, ce délai étant d'un an ou d'une durée plus longue dans certaines circonstances<sup>14</sup>.

## Procédures normales de révision de l'OIT

5. Dans le cadre de la procédure d'acceptation tacite de l'OMI, il serait normal que les amendements apportés aux dispositions techniques de l'annexe à une convention entrent en vigueur, en principe pour l'ensemble des parties contractantes, dans un délai de trois ans et demi après le dépôt de la proposition d'amendement. A l'OIT, en revanche, à condition que l'accélération de la procédure normale bénéficie d'un plein accord, la proposition pourrait aboutir à la Conférence sous la forme d'une convention révisée qui ferait l'objet d'une discussion lors d'une session annuelle unique (au lieu de la procédure normale qui se déroule sur deux sessions)<sup>15</sup> dans les deux ans s'écoulant après la communication de la proposition au Directeur général. En l'absence de campagne de ratification spéciale, l'entrée en vigueur pourrait prendre plusieurs dizaines d'années en raison du fait que, dans la plupart des cas, même les modifications simples et non controversées exigent

<sup>9</sup> SOLAS, art. VIII(b)(iv) et (c)(ii); HNS, art. 48(5).

<sup>10</sup> SOLAS, art. VIII(b)(vi).

<sup>11</sup> SOLAS, art. VIII(b)(vi)(2); HNS, art. 48(8).

<sup>12</sup> SOLAS, art. VIII(b)(vii)(2).

<sup>13</sup> HNS, art.48(10) et (11).

<sup>14</sup> SOLAS, art. VIII(b)(vii)(2).

<sup>15</sup> BIT: *Règlement du Conseil d'administration*, art. 10.4.

---

l'approbation nationale par décision du Parlement. Dans un document préparé pour la première réunion du groupe de travail tripartite de haut niveau, on a cité l'exemple de modifications techniques qui n'avaient pas pu entrer en vigueur avant un délai supérieur à trente ans pour une moitié environ des parties contractantes à la convention en question.

6. Comme on l'a indiqué au paragraphe précédent, la pratique normale de l'OIT consiste à adopter une nouvelle convention révisée, et non à se contenter de modifier certaines parties de la convention en vigueur, comme le font d'autres organisations, dont l'OMI. Le fait que la procédure d'adoption et d'entrée en vigueur de l'OIT soit beaucoup plus longue garantit le sérieux de l'élaboration et de l'examen des nouvelles normes sur une base tripartite. Avant que la question de l'adoption d'une nouvelle norme ne soit inscrite à l'ordre du jour de la Conférence, le Conseil d'administration procède à un examen approfondi, qui exige généralement deux sessions, examen pour lequel le Bureau soumet généralement un rapport sur la législation et la pratique des différents pays relatives à la question examinée<sup>16</sup>. Un rapport et un questionnaire sont ensuite envoyés aux gouvernements pour observations<sup>17</sup>. Chaque gouvernement établit alors sa réponse après consultation des organisations d'employeurs et de travailleurs les plus représentatives du pays. Les Etats Membres sont en fait tenus d'agir ainsi s'ils ont ratifié la convention (n° 144) sur les consultations tripartites relatives aux normes internationales du travail, 1976 (article 5, paragraphe 1 a)). Une autre possibilité consiste à soumettre la question pour examen à une conférence technique préparatoire. Dans tous les cas, cependant, le projet d'instrument(s) est élaboré par le Bureau sur la base des réponses des gouvernements et de leurs partenaires sociaux<sup>18</sup>. Après adoption, les conventions (conformément à l'article 19, paragraphe 5, de la Constitution) sont transmises aux gouvernements aux fins de la ratification (dans le délai d'un an ou, dans des cas exceptionnels, de dix-huit mois au plus tard à compter de la clôture de la session de la Conférence). Ici encore, les gouvernements sont invités à consulter leurs partenaires sociaux ou tenus de le faire s'ils ont ratifié la convention n° 144.
7. Si la longue procédure actuelle d'adoption des nouvelles normes et la soumission aux Parlements nationaux apparaissent pleinement justifiées, ce qui l'est beaucoup moins, dans de nombreux cas, est l'obligation de suivre la même procédure lorsqu'une convention (qui a déjà été adoptée par la Conférence et a fait l'objet de la procédure de ratification nationale) est simplement mise à jour; c'est précisément pour ce type de cas qu'une procédure d'amendement simplifiée a été proposée. Il semblerait alors judicieux que l'Organisation s'écarte de sa pratique habituelle d'adoption d'une nouvelle convention, comme c'est déjà le cas dans le cadre de la disposition précitée (voir paragraphe 2) de la convention n° 121, par l'établissement d'une procédure d'amendement semblable à celle, par exemple, des conventions de l'OMI.
8. Cependant, une telle procédure devrait être adaptée aux besoins de l'OIT, particulièrement sur deux points: tout d'abord, il faut prévoir un examen approfondi (mais rapide) sur une base tripartite; ensuite, il faut se souvenir que, à l'OMI, la décision relative aux amendements appartient exclusivement aux parties à l'instrument dont il s'agit, ce qui serait sans doute jugé incompatible avec la philosophie de l'OIT, en vertu de laquelle les normes internationales du travail sont adoptées et modifiées dans le cadre de l'Organisation – elles ne sont pas considérées comme la propriété des parties aux conventions. En même temps, il peut sembler raisonnable de laisser aux parties et à leurs partenaires sociaux l'initiative en matière d'amendement. On pourrait aussi charger les

<sup>16</sup> *Ibid.*, art. 10.1 et 10.2.

<sup>17</sup> OIT: *Règlement de la Conférence internationale du Travail*, art. 38 et 39.

<sup>18</sup> *Ibid.*, art. 38.2 et 38.4 et art. 39.3 et 39.7.

---

parties – ici encore sur une base tripartite – de se mettre d'accord sur des amendements, sous réserve d'une approbation d'ensemble de l'Organisation elle-même, tout en laissant à la Conférence la faculté d'adopter une convention révisée (ou des amendements particuliers), conformément à l'article 19 de la Constitution de l'OIT.

### **La procédure d'amendement simplifiée envisagée dans le contexte de l'OIT**

9. Ainsi, moyennant les adaptations qu'imposent la philosophie et la structure tripartite particulières de l'OIT, la procédure de l'OMI, et spécialement l'acceptation tacite, pourrait être utilisée à l'OIT, dans la mesure jugée acceptable par ses Membres, notamment les gouvernements, puisque ce sont essentiellement eux qui seraient touchés par la nouvelle procédure. A cet égard, les décisions prises par ces gouvernements au sujet de la procédure d'acceptation tacite peuvent dépendre largement de la nature des dispositions qui pourraient être modifiées de cette manière: la proposition fondamentale, présentée conjointement par les armateurs et les gens de mer et approuvée par les gouvernements à la première réunion du groupe de travail tripartite de haut niveau, vise à faire en sorte que le nouvel instrument comporte des éléments consacrés aux principes et droits, assortis de dispositions détaillées dans les annexes correspondantes. Seules les annexes pourraient être modifiées par la procédure simplifiée. Cependant, la distinction entre les principes et les dispositions détaillées est susceptible de différentes interprétations ou conceptions.

### **Modification des parties de l'instrument**

10. Les paragraphes qui suivent examinent la teneur éventuelle des articles du nouvel instrument relatifs aux amendements. Ces articles pourraient aborder tout d'abord la manière dont il y a lieu de modifier les dispositions obligatoires de l'instrument, particulièrement celles qui figurent dans ses principales parties et qui ne seraient pas couvertes par la procédure d'acceptation tacite. Comme l'objectif visé est de regrouper l'ensemble des normes existantes dans toute la mesure de ce qui est souhaitable et possible en un instrument-cadre unique, il semblerait contradictoire que la Conférence révise un tel instrument en en adoptant un autre (voir paragraphe 6 ci-dessus). Outre le fait de proposer une procédure spéciale pour l'amendement des annexes, le nouvel instrument devrait donc prescrire une procédure générale au titre de laquelle les amendements (et non une convention entièrement nouvelle) seraient adoptés par la Conférence, conformément à la procédure normale, et, le cas échéant (voir ci-dessous), transmis aux Membres pour ratification ou acceptation. Une telle procédure aurait pour effet de simplifier et de rationaliser les questions de forme et d'éviter la nécessité d'adopter des dispositions sur la dénonciation et la clôture de l'instrument en cas de révision future.

### **Amendement des annexes**

11. Il est suggéré que, pour les annexes, le Conseil d'administration conserve la faculté, dans les cas voulus, de suivre la procédure d'amendement plus formelle décrite au paragraphe précédent (signalons qu'il existe une faculté similaire pour la Convention SOLAS)<sup>19</sup>. Cependant, la procédure normale serait celle de l'acceptation tacite.

### **Soumission des propositions d'amendement**

12. La première étape d'une telle procédure serait la soumission d'une proposition d'amendement. Si l'on adopte la formule de l'OMI dans un contexte tripartite, les

<sup>19</sup> SOLAS, art. VIII(c), particulièrement le sous-paragraphe (iii).

---

propositions pourraient émaner des membres qui ont ratifié l'instrument ou des représentants des armateurs ou des gens de mer. Cependant, il conviendrait peut-être d'inclure une obligation de soutien de la part des gouvernements des autres Etats Membres ayant ratifié l'instrument ou d'un groupe. Le droit d'examen automatique d'une proposition, dans le cadre de la procédure d'amendement, pourrait causer des dépenses inutiles. On risquerait aussi de voir se produire un flot continu d'amendements disparates, ce qui nuirait à l'homogénéité et causerait des inconvénients aux gouvernements et aux armateurs (malgré les dispositions interdisant la rétroactivité ou autorisant des délais dans la mise en œuvre). Si le principe d'un comité permanent, évoqué au paragraphe 15 ci-dessous, est accepté, il semblera raisonnable que le nouvel instrument exige l'appui d'au moins la moitié des membres l'ayant ratifié ou de la moitié de l'un des deux autres groupes qui seraient représentés au sein de ce comité.

### ***Diffusion des propositions***

13. Les projets d'amendement seraient alors communiqués aux Etats Membres de l'Organisation, qui feraient leurs observations après avoir procédé à des consultations tripartites du type de celles qui ont lieu actuellement pour les projets de nouveaux instruments (voir paragraphe 6 ci-dessus). Le temps nécessaire à ces consultations et la nature des informations que les gouvernements devraient fournir au Bureau varieraient considérablement, selon, pour l'essentiel, que la proposition porterait sur un amendement isolé visant à répondre à une situation particulière, et peut-être urgente, ou sur une série d'amendements résultant d'un examen périodique de l'instrument. Une solution flexible consisterait, pour le Conseil d'administration du BIT, à décider des dispositions nécessaires, y compris en ce qui concerne la détermination du délai de réception des observations des gouvernements.

### ***Examen et adoption par un organe de l'OIT***

14. A l'expiration du délai, le Bureau établirait un rapport sur la base des réponses reçues et le soumettrait à (ou des) organe(s) tripartite(s) de l'OIT responsable(s) de l'examen et de l'adoption des propositions d'amendement. Quel organe? Telle est peut-être la principale question à examiner. La seule instance envisageable actuellement est la Conférence internationale du Travail elle-même. Cependant, l'ensemble de la procédure prendrait du temps (voir paragraphe 5 ci-dessus) et serait coûteux, car les Membres souhaiteraient sans doute que la question soit traitée à une session maritime à laquelle ils seraient normalement représentés par des délégués et des conseillers du ministère des Affaires maritimes ou des Transports de leur gouvernement et par les organisations d'armateurs et de gens de mer les plus représentatives. Bien entendu, le Conseil d'administration dispose de la structure tripartite nécessaire, mais il ne convient guère à l'examen des dispositions détaillées à caractère technique. Les armateurs et les gens de mer disposent de leur propre instance, la Commission paritaire maritime, laquelle n'est pas, toutefois, ouverte aux représentants gouvernementaux (encore qu'elle ait la faculté de constituer des sous-commissions tripartites).
15. De fait, l'une des conclusions à cet égard, résumée par le président à la première réunion du groupe de travail de haut niveau (voir paragraphe 1 ci-dessus), a été «qu'un organe tripartite maritime spécial devrait être chargé de suivre en permanence le fonctionnement de l'instrument en vue d'en garantir la prompte mise à jour». Une commission de ce type, qui pourrait être créée par le Conseil d'administration du BIT, serait chargée non seulement de procéder à cet examen permanent, mais aussi d'étudier les amendements proposés dans le cadre de la procédure d'acceptation tacite et de les approuver. En outre, une telle commission pourrait faciliter l'élaboration et l'approbation des propositions initiales (voir paragraphe 12 ci-dessus) et donner des avis au Conseil d'administration sur les modalités de leur examen (voir paragraphe 13). Elle pourrait aussi être chargée

---

d'assurer des fonctions dans d'autres domaines, comme les questions liées à la mise en œuvre, domaine qui est examiné dans un autre document établi pour la deuxième réunion du groupe de travail tripartite de haut niveau. Etant donné le but d'ensemble de la procédure d'acceptation tacite et les avantages qu'entraînerait son inclusion dans le nouvel instrument, la nécessité de créer un nouvel organe, composé de gouvernements et de représentants des armateurs et des gens de mer, serait compensée par la création d'un instrument flexible et susceptible de faire l'objet d'une acceptation générale. Le but visé ne serait pas de créer une institution entièrement nouvelle, mais plutôt de mettre en place une instance tripartite composée de représentants gouvernementaux des parties et des membres de la Commission paritaire maritime, instance qui se réunirait juste avant ou après les réunions de la CPM.

16. Si donc, comme le suggère le paragraphe 8 ci-dessus, il était décidé d'adopter la pratique de l'OMI consistant à donner aux parties à la convention en cause la faculté de décider des amendements, sous réserve, toutefois, de l'approbation d'ensemble de l'organisation, l'instrument pourrait adopter une procédure du type suivant: en premier lieu, les amendements seraient décidés à la majorité des deux tiers par un comité créé par le Conseil d'administration et composé des représentants gouvernementaux des parties à l'instrument (ainsi que de ceux des membres qui viennent de ratifier cet instrument) et de représentants des armateurs et des gens de mer désignés par le Conseil d'administration, représentants qui, en pratique, seraient les membres de la CPM. Conformément à la procédure suivie par les commissions de la Conférence, le vote pourrait être pondéré, de façon que les trois groupes aient un nombre de voix égal. Il est cependant à noter que, dans le cadre de cette procédure, un amendement pourrait être adopté sans aucun vote favorable de l'un quelconque des gouvernements ayant ratifié l'instrument soumis à l'amendement. On pourrait donc fixer une majorité supérieure à celle des deux tiers ou retenir, pour le comité, une composition semblable à celles de la plénière de la Conférence et du Conseil d'administration, soit 2-1-1. On pourrait également retenir une composition 1-1-1, assortie d'une stipulation selon laquelle la majorité des gouvernements représentés au comité devraient voter en faveur de l'amendement. Les conventions de l'OMI exigent la présence d'au moins un tiers<sup>20</sup> ou la moitié<sup>21</sup> des parties à la convention en question.

### ***Soumission à la Conférence pour approbation***

17. Les amendements décidés en commission pourraient être ensuite, par l'intermédiaire du Conseil d'administration, soumis pour approbation à la Conférence internationale du Travail votant à la majorité habituelle des deux tiers. La Conférence serait l'instance voulue à cet égard. Elle seule, en tant qu'organe ayant adopté l'instrument et que gardien des valeurs sociales de l'OIT, aurait l'autorité suffisante pour confirmer que les amendements sont conformes aux principes énoncés dans cet instrument et aux prescriptions constitutionnelles applicables (voir, en particulier, paragraphe 19 ci-dessous). Une session maritime de la Conférence n'apparaîtrait pas nécessaire ici, et les débats pourraient être relativement brefs, car la Conférence ne serait pas chargée de négocier les amendements, mais simplement d'accorder ou de refuser l'approbation de l'Organisation. En fait, il serait possible de traiter les questions directement dans le cadre d'une séance plénière de la Conférence, comme cela est autorisé pour les propositions d'abrogation ou de retrait d'instruments<sup>22</sup>. Si l'approbation était refusée, les amendements pourraient être renvoyés aux parties pour réexamen.

<sup>20</sup> SOLAS, art. VIII(b)(iv).

<sup>21</sup> HNS, art. 48(5).

<sup>22</sup> OIT: *Règlement de la Conférence*, art. 45bis.

---

## **Soumission en vue de l'acceptation tacite**

18. En cas d'approbation par la Conférence, les amendements seraient soumis aux membres qui ont ratifié l'instrument, en vue de leur examen (tripartite). Ils pourraient aussi être soumis aux autres membres pour information. Les membres ayant ratifié la convention seraient informés de ce qu'ils seraient réputés avoir accepté les amendements s'ils ne font pas part de leur désaccord au Directeur général dans le délai fixé. Le délai nécessaire différerait évidemment selon des facteurs comme la complexité et l'urgence des amendements. L'instrument pourrait fixer le délai normal – peut-être deux ans – et prévoir que ce délai pourrait être modifié par un vote de la Conférence, à la majorité des deux tiers, sous réserve de la fixation d'un délai minimum, en incluant une disposition comme «au moins un an»<sup>23</sup>.

## **Entrée en vigueur**

19. Les amendements entreraient en vigueur à la fin du délai fixé, sauf si le nombre des Etats Membres qui ont fait part de leur désaccord est supérieur au tiers du nombre total de ceux qui ont ratifié la convention. Ce chiffre d'un tiers correspondrait aux deux tiers des ratifications expresses auxquels est habituellement subordonnée l'entrée en vigueur des conventions internationales du travail. Six mois (comme c'est, par exemple, le cas pour la Convention SOLAS) après que la convention a été réputée acceptée, les amendements entreraient en vigueur pour les membres qui ne s'y sont pas opposés, et ce serait l'instrument ainsi amendé qui serait ouvert aux nouvelles ratifications. Une question à examiner – encore qu'il s'agisse, espérons-le, d'une question théorique – concerne la situation des Etats Membres ayant ratifié la convention qui auraient fait part de leur désaccord et auraient décidé de le maintenir lorsqu'ils auraient constaté que l'immense majorité des gouvernements intéressés étaient favorables. Dans la Convention HNS<sup>24</sup> et des conventions similaires, les Etats Membres appartenant à cette catégorie restent liés, sauf s'ils dénoncent effectivement l'instrument en question avant une date déterminée. Si une telle solution est compréhensible, compte tenu de l'importance de la disposition, il s'agit d'une mesure extrême qui ne serait évidemment pas justifiée dans le cas de nombreux amendements qui pourraient être apportés au nouvel instrument. Par ailleurs, il serait difficile de concilier une telle formule avec la Constitution et les traditions de l'OIT. Si l'on reconnaît l'importance qu'il y a à maintenir l'égalité entre les Etats (comme l'indique le troisième paragraphe du Préambule de la Constitution), le principe selon lequel les Etats Membres de l'OIT ne sont liés que par les obligations qu'ils ont librement acceptées (Constitution, article 19, paragraphe 5 e)) a toujours été pleinement respecté. En outre, la Constitution reconnaît que certains pays peuvent ne pas encore être à même d'atteindre les normes minimums énoncées pour d'autres pays. De fait, en vertu du paragraphe 3 de l'article 19 de la Constitution, la Conférence, lorsqu'elle élabore des normes d'application générale, est tenue de prendre dûment en considération la situation des pays dont les circonstances particulières rendent les conditions de l'industrie essentiellement différentes.
20. Par ailleurs, la solution SOLAS, consistant à autoriser les membres à retarder l'entrée en vigueur des amendements<sup>25</sup>, semblerait s'harmoniser avec le contexte de l'OIT. De fait, la possibilité pour les membres d'adopter progressivement les amendements de cette manière pourrait finalement les inciter à retirer les objections faites et, de manière générale, rendre le nouvel instrument plus attrayant. Il faudrait pour cela y inclure une disposition faisant

<sup>23</sup> SOLAS, art. VIII(b)(vi)(2).

<sup>24</sup> HNS, art. 48(10).

<sup>25</sup> SOLAS, art. VIII(b)(vii)(2).

---

obligation à l'ensemble des parties, y compris les Etats du port, d'exempter les Etats Membres intéressés de la mise en œuvre de la disposition modifiée durant le délai autorisé par l'instrument.

### ***Amendement des dispositions facultatives***

21. Seuls les amendements apportés aux dispositions à caractère obligatoire nécessiteraient l'acceptation des parties. Comme les recommandations internationales du travail s'appliquent à l'ensemble des Membres de l'OIT, les dispositions ayant force de recommandation qui sont incluses dans le nouvel instrument pourraient, comme aujourd'hui, prendre effet après adoption par la Conférence internationale du Travail. Il est entendu que le nouvel instrument pourrait aussi inclure des textes à caractère facultatif ayant force de lignes directrices. Ces textes pourraient préciser eux-mêmes la manière dont ils pourraient être modifiés.

### **Eléments qui pourraient être inclus dans les articles du nouvel instrument**

22. Compte tenu des différentes considérations exposées ci-dessus, le projet de nouvel instrument pourrait prévoir une procédure d'amendement comportant les éléments suivants:

#### **Article AA**

##### ***Commission des normes du travail maritime***

1. Examen permanent du fonctionnement de l'instrument en vue de veiller à sa mise à jour rapide, au sein d'une commission créée par le Conseil d'administration et disposant de compétences spéciales dans le domaine des normes du travail maritime (voir paragraphe 15 ci-dessus).

2. Composition tripartite de la commission: les gouvernements ayant ratifié la convention et les représentants des armateurs et des gens de mer désignés par le Conseil d'administration (voir paragraphe 16).

3. Répartition des voix entre les gouvernements, les armateurs et les gens de mer au sein de la commission: 1-1-1? 2-1-1 (voir paragraphe 16)?

4. Participation sans droit de vote des représentants gouvernementaux des Etats Membres n'ayant pas ratifié la convention et des observateurs d'autres organisations ou entités.

...

#### **Article XX**

##### ***Amendement des dispositions obligatoires***

1. Possibilité d'adopter des amendements aux parties et annexes et de les communiquer aux Etats Membres pour ratification, conformément aux règles et procédures d'adoption des conventions internationales du travail énoncées dans la Constitution et le Règlement respectif de la Conférence et du Conseil d'administration (voir paragraphe 10).

---

2. Maintien en vigueur des parties et annexes dans leur forme et leur teneur effectives pour les Etats Membres qui ont ratifié les conventions avant la prise d'effet des amendements et n'ont pas ratifié les amendements (voir par exemple la convention n° 180, art. 23(2)).

## **Article YY**

### ***Amendement des annexes***

1. Possibilité (sauf disposition contraire de l'annexe correspondante) de modifier les annexes par la procédure d'amendement tacite.

2. Droit de proposer des amendements: le gouvernement de tout Etat Membre qui a ratifié l'instrument et de tout représentant des armateurs ou des gens de mer désigné pour faire partie de la Commission des normes du travail maritime, à condition que la proposition soit appuyée par au moins la moitié du groupe correspondant (voir paragraphe 12).

3. Diffusion des propositions auprès de l'ensemble des Etats Membres de l'OIT aux fins d'observations et de suggestions (voir paragraphe 13).

4. Examen des amendements par la Commission des normes du travail maritime en vue de leur adoption (voir paragraphe 14). Adoption à la majorité des deux tiers ou à une majorité plus élevée plus présence de la moitié/d'un tiers du nombre des Etats ayant ratifié la convention plus majorité simple de ceux des Etats Membres, ayant ratifié la convention qui sont présents et exercent leur droit de vote (voir paragraphe 16)?

5. Soumission des amendements adoptés à la Conférence internationale du Travail pour approbation à la majorité des deux tiers des délégués ou des membres présents et exerçant leur droit de vote. Renvoi (motivé) en commission si les amendements ne sont pas approuvés (voir paragraphe 17).

6. Notification des amendements approuvés à tous les Etats Membres qui ont ratifié l'instrument, avec copie aux autres Etats Membres de l'Organisation (voir paragraphe 18 ci-dessus).

7. Les amendements sont réputés acceptés, sauf si, à l'issue d'un délai de deux ans après la notification (ou d'un autre délai décidé par la Conférence, qui doit être d'au moins un an), plus d'un tiers des parties ont fait part de leur désaccord au Directeur général (voir paragraphe 19).

8. Entrée en vigueur des amendements réputés avoir été acceptés, six mois après la date de cette acceptation à l'égard de l'ensemble des Etats Membres ayant ratifié la convention, à l'exception de ceux qui ont élevé une objection au sujet de l'amendement et qui n'ont pas retiré cette objection. Avant la date prévue d'entrée en vigueur, possibilité pour tout membre ayant ratifié la convention de s'exempter lui-même de l'obligation de donner effet aux amendements durant un certain délai (voir paragraphe 19).

## **Article ZZ**

### ***Amendement des dispositions facultatives***

1. Les amendements à [liste des dispositions ayant force de recommandation internationale du travail], conformément aux règles et procédures d'adoption des

---

recommandations internationales du travail énoncées dans la Constitution et le Règlement respectif de la Conférence et du Conseil d'administration.

2. Les amendements à [liste des dispositions ayant force de lignes directrices], conformément à la procédure énoncée dans ces dispositions.

[Voir paragraphe 21.]

### **Point appelant une discussion**

- 23.** Le groupe de travail tripartite de haut niveau souhaitera sans doute exprimer ses vues sur la mesure dans laquelle une procédure d'amendement simplifiée, s'inspirant des principes énoncés ci-dessus, paraîtrait aux gouvernements appropriée, satisfaisante et, surtout, acceptable. Il souhaitera sans doute aussi examiner les diverses options indiquées, ainsi que des options supplémentaires.

---

## Annexe

### Exemples de procédures d'amendement simplifiées tirées des conventions de l'OMI

#### Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), 1974

##### *Article VIII*

##### *Amendements*

- a) La présente Convention peut être modifiée par l'une ou l'autre des procédures définies dans les paragraphes ci-après.
- b) Amendements après examen par l'Organisation:
- i) tout amendement proposé par un Gouvernement contractant est soumis au Secrétaire général de l'Organisation et diffusé par celui-ci à tous les Membres de l'Organisation et à tous les Gouvernements contractants six mois au moins avant son examen;
  - ii) tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité de la sécurité maritime de l'Organisation pour examen;
  - iii) les Gouvernements contractants des Etats, qu'ils soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité de la sécurité maritime aux fins de l'examen et de l'adoption des amendements;
  - iv) les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Gouvernements contractants présents et votants au sein du Comité de la sécurité maritime élargi conformément à l'alinéa iii) du présent paragraphe (ci-après dénommé «Comité de la sécurité maritime élargi») à condition qu'un tiers au moins des Gouvernements contractants soient présents au moment du vote;
  - v) s'ils sont adoptés conformément à l'alinéa iv) du présent paragraphe, les amendements sont communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation à tous les Gouvernements contractants, aux fins d'acceptation;
  - vi)
    - 1) un amendement à un article de la Convention ou au chapitre I de son Annexe est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des Gouvernements contractants;
    - 2) un amendement à l'Annexe, à l'exclusion du chapitre I, est réputé avoir été accepté:
      - aa) à l'expiration d'une période de deux ans à compter de la date à laquelle il a été communiqué aux Gouvernements contractants pour acceptation; ou
      - bb) à l'expiration de toute autre période, qui ne pourra toutefois être inférieure à un an, s'il en est décidé ainsi au moment de son adoption par une majorité des deux tiers des Gouvernements contractants présents et votants au sein du Comité de la sécurité maritime élargi.
- Toutefois, si pendant la période ainsi spécifiée plus d'un tiers des Gouvernements contractants, ou des Gouvernements contractants dont les flottes marchandes représentent au total 50 pour cent au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce notifient au Secrétaire général de l'Organisation qu'ils élèvent une objection contre cet amendement, celui-ci est réputé ne pas avoir été accepté;
- vii)
    - 1) un amendement à un article de la Convention ou au chapitre I de son Annexe entre en vigueur à l'égard des Gouvernements contractants qui l'ont accepté six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté, et il entre en vigueur à

---

l'égard de chaque Gouvernement contractant qui l'accepte après cette date six mois après son acceptation par ce Gouvernement contractant;

- 2) un amendement à l'Annexe, à l'exclusion du chapitre I, entre en vigueur à l'égard de tous les Gouvernements contractants à l'exception de ceux qui ont élevé une objection contre ledit amendement conformément au sous-alinéa vi) 2) du présent paragraphe et qui n'ont pas retiré cette objection, six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté. Toutefois, avant la date fixée pour l'entrée en vigueur d'un amendement, tout Gouvernement contractant pourra notifier au Secrétaire général de l'Organisation qu'il se dispense de donner effet à l'amendement pour une période qui ne dépasse pas un an à compter de la date de son entrée en vigueur, ou pour une période plus longue si la majorité des deux tiers des Gouvernements contractants présents et votants au sein du Comité de la sécurité maritime élargi au moment de l'adoption de l'amendement en décide ainsi.
- c) Amendement par une conférence:
- i) à la demande d'un Gouvernement contractant appuyée par un tiers au moins des Gouvernements contractants, l'Organisation convoque une conférence des Gouvernements contractants pour examiner les amendements à la présente Convention;
  - ii) tout amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Gouvernements contractants présents et votants est communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation à tous les Gouvernements contractants aux fins d'acceptation;
  - iii) à moins que la conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé avoir été accepté et entre en vigueur selon les procédures prévues respectivement aux alinéas vi) et vii) du paragraphe b) du présent article, à condition que les références au Comité de la sécurité maritime élargi dans ces alinéas soient considérées comme des références à la conférence.
- d) i) Un Gouvernement contractant ayant accepté un amendement à l'Annexe qui est entré en vigueur n'est pas tenu d'étendre le bénéfice de la présente Convention pour ce qui est d'un certificat délivré à un navire habilité à battre le pavillon d'un Etat dont le gouvernement a, conformément au sous-alinéa vi) 2) du paragraphe b) du présent article, élevé une objection contre ledit amendement, et n'a pas retiré cette objection, mais seulement dans la mesure où ce certificat s'applique à des points qui sont visés par l'amendement en question.
- ii) Un Gouvernement contractant ayant accepté un amendement à l'Annexe qui est entré en vigueur doit étendre le bénéfice de la présente Convention pour ce qui est d'un certificat délivré à un navire habilité à battre le pavillon d'un Etat dont le gouvernement a notifié au Secrétaire général de l'Organisation, conformément au sous-alinéa vii) 2) du paragraphe b) du présent article, qu'il se dispense de donner effet à l'amendement.
- e) Sauf disposition expresse contraire, tout amendement à la présente Convention fait en application du présent article et qui a trait à la structure du navire n'est applicable qu'aux navires dont la quille a été posée ou qui se trouvaient à un stade d'avancement équivalent à la date d'entrée en vigueur de cet amendement, ou après cette date.
- f) Toute déclaration d'acceptation ou d'objection relative à un amendement ou toute notification communiquées en vertu du sous-alinéa vii) 2) du paragraphe b) du présent article doivent être adressées par écrit au Secrétaire général de l'Organisation. Celui-ci informe tous les Gouvernements contractants de cette communication et de la date à laquelle il l'a reçue.
- g) Le Secrétaire général de l'Organisation informe tous les Gouvernements contractants de tout amendement qui entre en vigueur en vertu du présent article ainsi que de la date à laquelle chaque amendement entre en vigueur.

---

**Convention internationale sur la responsabilité  
et l'indemnisation pour les dommages liés  
au transport par mer de substances nocives  
et potentiellement dangereuses (HNS), 1996**

**Article 48**

*Modification des limites*

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 47, la procédure spéciale définie dans le présent article s'applique uniquement aux fins de modifier les limites fixées au paragraphe 1 de l'article 9 et au paragraphe 5 de l'article 14.
2. A la demande d'au moins la moitié, et en tout cas d'un minimum de six, des Etats Parties, toute proposition visant à modifier les limites prévues au paragraphe 1 de l'article 9 et au paragraphe 5 de l'article 14 est diffusée par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les Etats contractants.
3. Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité juridique de l'Organisation (le Comité juridique) pour que ce dernier l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.
4. Tous les Etats contractants, qu'ils soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité juridique en vue d'examiner et d'adopter les amendements.
5. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Etats contractants, présents et votants au sein du Comité juridique, élargi conformément au paragraphe 4, à condition que la moitié au moins des Etats contractants soient présents au moment du vote.
6. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages qui en résultent, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances. Il tient également compte du rapport entre les limites fixées au paragraphe 1 de l'article 9 et celles fixées au paragraphe 5 de l'article 14.
7.
  - a) Aucun amendement visant à modifier les limites en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature, ni d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article.
  - b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la présente Convention majorée de six pour cent par an, en intérêt composé, à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature.
  - c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la présente Convention.
8. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 5 est notifié par l'Organisation à tous les Etats contractants. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des Etats qui étaient des Etats contractants au moment de l'adoption de l'amendement ne fassent savoir au Secrétaire général qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.
9. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 8 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.
10. Tous les Etats contractants sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent la présente Convention, conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 49, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque l'amendement entre en vigueur.
11. Lorsqu'un amendement a été adopté mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout Etat devenant Etat contractant durant cette période est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un Etat qui devient Etat contractant après

---

expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 8. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un Etat est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de cet Etat, si cette dernière date est postérieure.