

COM(2014) 161 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
Le 28 mars 2014

Enregistré à la Présidence du Sénat
Le 28 mars 2014

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de décision du Conseil relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne lors de la 103^e session de la Conférence internationale du travail en ce qui concerne les amendements au code de la convention du travail maritime

E 9228



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 19 mars 2014
(OR. en)**

7978/14

**Dossier interinstitutionnel:
2014/0088 (NLE)**

**SOC 207
MAR 56
TRANS 166**

PROPOSITION

Origine:	Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur
Date de réception:	14 mars 2014
Destinataire:	Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2014) 161 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne lors de la 103 ^e session de la Conférence internationale du travail en ce qui concerne les amendements au code de la convention du travail maritime

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2014) 161 final.

p.j.: COM(2014) 161 final



Bruxelles, le 13.3.2014
COM(2014) 161 final

2014/0088 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne lors de la 103^e session de la Conférence internationale du travail en ce qui concerne les amendements au code de la convention du travail maritime

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

La présente proposition vise à définir la position de l'Union sur les amendements au code de la convention du travail maritime, 2006 en ce qui concerne la responsabilité de l'armateur en matière a) d'indemnisation pour les créances en cas de décès et de lésions corporelles et b) d'abandon des gens de mer.

Des amendements au code de la Convention du travail maritime, 2006 (CTM, 2006) de l'Organisation internationale du travail (OIT) (ci-après la «convention du travail maritime», la «convention» ou la «CTM») figurent à l'ordre du jour de la première réunion de la «commission tripartite spéciale» (ci-après la «commission»).

La CTM établit des conditions minimales de travail et de vie pour tous les gens de mer travaillant sur les navires battant pavillon des pays l'ayant ratifiée¹. Les modifications qui doivent être examinées par la commission concernent le code de la CTM, qui définit les modalités d'application des articles et des règles de la CTM articles et contient à la fois des normes et des directives².

1.1. Examen et adoption éventuelle d'amendements au code de la convention du travail maritime lors de la première réunion de la «commission tripartite spéciale» (du 7 au 11 avril 2014)

La commission est chargée d'examiner les propositions d'amendements au code de la CTM conformément à l'article XV de celle-ci. Le conseil d'administration de l'OIT a institué la commission lors de sa 318^e session, en juin 2013. Lors de sa 319^e session, en octobre 2013, il a décidé de convoquer la première réunion de cette commission, qui se tiendra à Genève du 7 au 11 avril 2014, et a adopté son ordre du jour, qui comprend l'examen de propositions d'amendements au code de la convention du travail maritime, 2006 (CTM, 2006).

Deux aspects nécessitant des amendements futurs au code avaient été mis en évidence par le groupe de travail ad hoc mixte OMI³/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation qui s'est réuni en 2009⁴ à la suite d'une résolution adoptée lors de la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du travail,

¹ <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--fr/index.htm>.

² La CTM s'articule en trois parties principales: tout d'abord, les articles définissent les principes et obligations dans les grandes lignes. Ils sont suivis des règles et du code, qui portent sur les aspects des conditions de travail et de vie des gens de mer couverts par la convention ainsi que sur les inspections et la conformité. Les règles, qui sont rédigées dans des termes très généraux, sont complétées par le code, plus détaillé. Le code est divisé en deux parties: la partie A contient les normes et la partie B les principes directeurs. Les pays qui ratifient la CTM doivent adopter des lois nationales ou prendre d'autres mesures garantissant que les principes et les droits fixés par les règles sont mis en œuvre selon les modalités décrites par les normes dans la partie A du code (ou selon des modalités équivalentes dans l'ensemble). Lorsqu'ils fixent les détails de leurs lois ou autres mesures d'exécution, les pays ayant ratifié la convention doivent tenir dûment compte des principes directeurs énoncés dans la partie B du code.

³ Organisation maritime internationale.

⁴ Document ILO/IMO/WGPS/9/2009/10, *Rapport final*, Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, neuvième session.

laquelle avait adopté la CTM⁵: la responsabilité des armateurs en ce qui concerne l'indemnisation pour les créances en cas de décès et de lésions corporelles, d'une part, et d'abandon des gens de mer, d'autre part. Par la suite, la commission préparatoire établie en 2010 par le conseil d'administration de l'OIT a estimé que ces deux questions devaient être examinées de toute urgence lors de la première réunion de la commission.

À cet égard, deux séries de propositions d'amendements au code de la CTM ont été soumises conjointement à la commission par le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer en octobre 2013, conformément à l'article XV, paragraphe 2, de la CTM⁶.

Dans le cadre de la procédure simplifiée d'amendement au code de la CTM prévue à l'article XV, paragraphe 3, de la CTM, le directeur général de l'OIT a communiqué les propositions d'amendements à l'ensemble des États membres de l'OIT en les invitant à lui faire connaître leurs observations et suggestions en octobre 2013⁷. Ces propositions ont été mises à la disposition de l'Union européenne en décembre 2013⁸.

La commission examinera ces deux séries de propositions d'amendements lors de sa réunion d'avril 2014. Ces amendements ne seront adoptés par la commission que si la moitié des membres ayant ratifié la CTM sont représentés à la réunion et si les amendements sont approuvés par une majorité de deux tiers des membres de la commission, rassemblant la moitié des voix des membres gouvernementaux, des armateurs et des gens de mer.

1.2. Approbation éventuelle des amendements au code de la convention du travail maritime lors de la 103^e session de la Conférence internationale du travail (du 28 mai au 12 juin 2014) et entrée en vigueur

Une fois adoptés par la commission, les amendements au code de la CTM doivent être approuvés par la Conférence internationale du travail aux deux tiers des voix des délégués présents et sont présentés pour examen aux membres de l'OIT qui ont ratifié la CTM. Cette tâche devrait être confiée à la Conférence internationale du travail lors de sa 103^e session, qui se tiendra du 28 mai au 12 juin 2014.

Les amendements approuvés conformément à cette procédure entrent en vigueur dans un délai qui est habituellement de deux ans, à moins qu'une proportion

⁵ Résolution concernant le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, Conférence internationale du travail, compte rendu provisoire n° 3-1(Rév.), 94^e session (maritime), Genève, 2006, p. 3-1/17. Voir: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_088131/lang--fr/index.htm.

⁶ http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_229699.pdf, voir l'annexe de la décision recommandée.

⁷ http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_229701.pdf.

⁸ L'invitation à participer à la réunion de la commission contenait un renvoi à la page web http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_229702/lang--fr/index.htm, qui a été mise à jour en novembre 2013.

importante des membres ayant déjà ratifié la convention⁹ n'expriment formellement leur désaccord avec ces amendements.

1.3. Contenu des propositions d'amendements au code de la convention du travail maritime qui seront examinées par l'Organisation internationale du travail au cours de ses réunions en 2014

Les deux séries de propositions d'amendements au code de la CTM qui feront l'objet des réunions de l'OIT en 2014 portent sur les normes (partie A) et principes directeurs (partie B) du code de la CTM relatifs à la règle 2.5 sur le rapatriement, qui figure dans le titre 2 «Conditions d'emploi», et à la règle 4.2 sur la responsabilité des armateurs, qui figure dans le titre 4 «Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale»¹⁰.

La proposition relative à la règle 2.5 sur le rapatriement (voir annexe) concerne l'abandon des gens de mer. Il y a abandon lorsque l'armateur refuse de prendre en charge les frais de rapatriement du marin, l'a laissé sans l'entretien et le soutien nécessaires, ou a par ailleurs provoqué une rupture unilatérale des liens avec le marin et, en particulier, n'a pas versé les salaires contractuels durant une période d'au moins deux mois. Les amendements proposés établissent des exigences relatives à un dispositif de garantie financière rapide et efficace en vue de prêter assistance aux gens de mer employés, engagés ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire battant pavillon du membre en cas d'abandon. Ce dispositif couvre les salaires en suspens et autres droits ne devant pas excéder quatre mois de retard, les frais de rapatriement ainsi que l'entretien comprenant une nourriture suffisante, des vêtements, un logement, les soins médicaux nécessaires et tous autres frais ou dépenses raisonnables résultant de l'abandon. En vertu de la proposition, chaque membre exigera en outre que les navires battant son pavillon fournissent des preuves documentaires de la garantie financière délivrées par le prestataire de cette garantie. Les directives proposées prévoient une assistance immédiate si la vérification de la validité de certains éléments de la demande du marin nécessite du temps et établissent des critères détaillés en ce qui concerne les preuves de la garantie financière.

La proposition relative à la norme A4.2 «Responsabilité des armateurs» (voir annexe) traite de l'indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel. Elle fixe des conditions minimales auxquelles doit répondre le dispositif de garantie financière visant à garantir cette indemnisation en ce qui concerne les créances contractuelles, qui désignent toute créance liée aux maladies, accidents ou décès survenant pendant le service des gens de mer dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime, ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat. Des dispositions efficaces doivent avoir été prises pour recevoir, traiter et régler en toute impartialité les créances contractuelles liées à l'indemnisation au moyen de procédures rapides et équitables. Il ne doit y avoir ni retard, ni pression visant à faire accepter une prestation inférieure au montant contractuel, et un paiement provisoire doit être effectué s'il n'est pas possible d'établir facilement la

⁹ 40 % des membres ayant ratifié la CTM et représentant 40 % de la jauge brute de la flotte marchande mondiale des Membres ayant ratifié la CTM.

¹⁰ http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_229699.pdf.

pleine indemnisation. En outre, le paiement sera effectué sans préjudice d'autres droits garantis par la loi, mais les prestations seront déduites de toute indemnité résultant d'une autre réclamation. En vertu de la proposition, chaque membre exigera en outre que les navires battant son pavillon fournissent des preuves documentaires de la garantie financière ou que l'armateur informe l'État du pavillon et les gens de mer si la garantie financière est annulée. Les directives proposées détaillent les preuves de la garantie financière et contiennent un modèle de reçu et de décharge pour le paiement des créances contractuelles.

1.4. Droit de l'Union applicable aux amendements au code de la convention du travail maritime qui seront examinés par l'Organisation internationale du travail au cours de ses réunions en 2014

Les propositions d'amendements au code de la CTM sont, dans une large mesure, couverts par les compétences attribuées à l'Union par les traités. En outre, de nombreux aspects de ces amendements concernent des domaines du droit de l'Union dans lesquels le degré de réglementation à l'échelon de l'UE est déjà élevé. Par ailleurs, la décision 2007/431/CE du Conseil du 7 juin 2007 a autorisé les États membres à ratifier la CTM dans l'intérêt de l'Union.

Les propositions d'amendements à la CTM sont axées sur des questions traitées par la directive 2009/13/CE portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE. Cette directive intègre des dispositions pertinentes de la CTM dans le droit de l'Union en fixant des conditions minimales dans les domaines concernés sur la base d'un accord entre les partenaires sociaux européens du secteur, en application des dispositions du traité en matière de politique sociale¹¹.

Bien que la directive 2009/13/CE ne traite pas de l'«abandon» des gens de mer en tant que tel, celui-ci est couvert par sa norme A2.5, qui prévoit que «chaque État membre veille à ce que les gens de mer embarqués sur des navires battant son pavillon aient le droit d'être rapatriés [...] lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières». De même, en ce qui concerne la responsabilité des armateurs, la norme A4.2 prévoit que «chaque État membre adopte une législation disposant que les armateurs des navires battant son pavillon sont responsables de la protection de la santé et des soins médicaux de tous les gens de mer travaillant à bord de ces navires, conformément aux normes minimales suivantes: [...] les armateurs prennent à leur charge une couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, telle que prévue par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective». Dans les deux cas, les amendements à la CTM introduiraient des conditions spécifiques applicables aux dispositifs de garantie financière et à la production de preuves documentaires dans ces domaines.

¹¹ Articles 153 et 155 du TFUE.

Il convient également de souligner que les dispositions finales de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, mis en œuvre par la directive 2009/13/CE, prévoient qu'après toute modification des dispositions de la CTM et à la demande de l'une des deux parties à l'accord, un réexamen de la mise en œuvre de cet accord est effectué.

La mise en œuvre des propositions d'amendements à la CTM touche au domaine des transports¹², en ce qu'elle passe par la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port, modifiée par la directive 2013/38/UE du 12 août 2013 afin d'inclure la CTM dans la liste des conventions telles que SOLAS¹³, Marpol¹⁴ et STCW¹⁵, ainsi que par la directive 2013/54/UE du 20 novembre 2013 relative à l'État du pavillon, qui met en application l'annexe de la directive 2009/13/CE. La directive 2009/16/CE s'applique à tous les navires faisant escale dans les ports de l'Union, indépendamment de la nationalité des gens de mer; la directive 2013/54/UE, quant à elle, vise à garantir que les États membres de l'Union assument leurs responsabilités en tant qu'États du pavillon au titre de la directive 2009/13/CE et de son annexe et s'applique à tous les gens de mer travaillant à bord de navires battant pavillon d'un État membre de l'Union. La production de preuves documentaires prévue dans les propositions d'amendements est notamment couverte par la directive 2009/16/CE, telle que modifiée.

Les amendements proposés touchent aussi à certains aspects de la politique sociale¹⁶, domaine dans lequel des exigences minimales sont fixées notamment en matière de santé et de sécurité au travail par la directive 89/391/CEE concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail.

De plus, les amendements envisagés concernent la coordination des systèmes de sécurité sociale telle que traitée par le règlement (CE) n° 883/2004 et par le règlement (CE) n° 987/2009 en ce qui concerne les ressortissants de l'Union, ainsi que par le règlement (UE) n° 1231/2010¹⁷ en ce qui concerne les ressortissants de pays tiers qui résident légalement dans l'Union, les membres de leur famille et leurs survivants dans les situations transfrontalières. Ces règlements ont été adoptés dans les domaines de la libre circulation des travailleurs et de l'immigration¹⁸.

Les amendements proposés peuvent concerner la législation de l'Union dans les domaines de la coopération judiciaire en matière civile, en particulier le règlement (UE) n° 1215/2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale¹⁹.

¹² Article 100 du TFUE.

¹³ Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

¹⁴ Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

¹⁵ Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

¹⁶ Articles 153 et 155 du TFUE.

¹⁷ Ou par le règlement (CE) n° 859/2003 dans les cas du Danemark et du Royaume-Uni.

¹⁸ Article 48 et article 79, paragraphe 2, point b), du TFUE.

¹⁹ Article 67, paragraphe 4, et article 81, paragraphe 2, points a), c) et e), du TFUE.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

Sans objet.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

La Conférence internationale du travail aura probablement pour tâche, lors de sa 103^e session, d'approuver les propositions susmentionnées d'amendements au code de la convention du travail maritime. Conformément à l'article XV de la CTM, ces amendements entrent en vigueur pour toutes les parties qui n'ont pas exprimé formellement leur désaccord dans un délai de deux ans²⁰, six mois après la fin de cette période, sauf si plus de 40 % des parties représentant 40 % au moins de la jauge brute ont exprimé leur désaccord avec les amendements approuvés lors de la Conférence internationale du travail.

Il s'ensuit que les amendements qu'il est prévu d'apporter au code de la convention du travail maritime constitueront un acte qui aura été adopté par une instance créée par un accord international et qui produira des effets juridiques.

Seuls les États sont membres de l'OIT et peuvent procéder au vote d'approbation des amendements au code de la CTM lors de la Conférence internationale du travail, où l'Union a le statut d'observateur.

Par conséquent, conformément à l'article 218, paragraphe 9, du TFUE, il est nécessaire que le Conseil adopte une décision établissant la position à prendre au nom de l'Union et autorise dans le même temps les États membres à agir conjointement dans l'intérêt de l'Union.

Il est proposé de soutenir l'approbation des propositions d'amendements au code de la CTM.

En effet, si l'on se fonde, à ce stade, sur la proposition soumise conjointement à la commission par le groupe des armateurs et par le groupe des gens de mer, il apparaît qu'il n'y a pas de contradiction entre les principes généraux visés par les amendements proposés et le droit de l'Union et qu'il n'y a pas d'incompatibilité entre les amendements proposés et l'acquis de l'Union. En particulier, il n'y a pas d'incohérence entre l'approche qui sous-tend les propositions d'amendements au code de la CTM et celle sur laquelle se fondent les conditions minimales fixées par l'acquis de l'Union dans le domaine social. Les mesures prises par l'Union peuvent donc être plus contraignantes que les normes de l'OIT, et vice versa²¹, étant donné qu'il découle de l'article 19, paragraphe 8, de la constitution de l'OIT que les conventions de celle-ci, dont la CTM, contiennent des normes minimales. Il n'y a pas non plus d'incohérence entre les propositions d'amendements au code de la CTM et l'acquis de l'Union en ce qui concerne la coordination des systèmes de sécurité sociale ou les règlements découlant de l'acquis de l'Union dans le domaine des transports.

Compte tenu des expériences passées, le texte des propositions d'amendements au code de la CTM ne devrait pas changer substantiellement entre le projet adopté par le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer et le texte qui sera approuvé par la Conférence internationale du travail. Toutefois, pour que les États membres puissent agir conjointement et

²⁰ Ou dans un autre délai fixé par la Conférence, une fois que les amendements ont été notifiés par le directeur général de l'OIT aux membres ayant ratifié la convention.

²¹ Avis 2/91 de la Cour de justice, point 18.

efficacement dans l'intérêt de l'Union au sein des organes de l'OIT, il convient de prévoir qu'ils pourront approuver le texte des amendements au code avec des modifications mineures par rapport au texte soumis par le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne lors de la 103^e session de la Conférence internationale du travail en ce qui concerne les amendements au code de la convention du travail maritime

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 153 et son article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) La convention du travail maritime, 2006, de l'Organisation internationale du travail (OIT) (ci-après la «convention») établit des conditions minimales de travail et de vie pour tous les gens de mer travaillant sur les navires battant pavillon des pays l'ayant ratifiée.
- (2) Des propositions d'amendements au code de la convention figurent à l'ordre du jour de la première réunion (du 7 au 11 avril 2014) de la «commission tripartite spéciale» établie en vertu de la convention (ci-après la «commission»), en vue de leur examen et, éventuellement, de leur adoption. Les amendements adoptés doivent être soumis pour approbation à la 103^e session de la Conférence internationale du travail, qui se tiendra du 28 mai au 12 juin 2014.
- (3) Les propositions d'amendements portent sur la responsabilité des armateurs en ce qui concerne l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer. Elles ont été présentées conjointement à la commission en octobre 2013 par le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer, conformément à l'article XV, paragraphe 2, de la convention (ci-après les «projets d'amendements»).
- (4) Les règles de la convention et les projets d'amendements relèvent, dans une large mesure, des compétences attribuées à l'Union par les traités. En outre, les projets d'amendements auront une incidence sur l'acquis existant dans les domaines de la politique sociale¹, des transports et de la coordination des systèmes de sécurité sociale². En particulier, la plupart des dispositions de la convention font l'objet de la directive 2009/13/CE portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations

¹ Y compris la directive-cadre 89/391/CEE sur la santé et la sécurité au travail.

² Y compris le règlement (CE) n° 883/2004 et le règlement (CE) n° 987/2009 en ce qui concerne les ressortissants de l'Union, ainsi que le règlement (UE) n° 1231/2010 ou le règlement (CE) n° 859/2003 en ce qui concerne les ressortissants de pays tiers qui résident légalement dans l'Union, les membres de leur famille et leurs survivants dans les situations transfrontalières.

des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE. L'application de la convention dans l'Union est aussi garantie par la directive 2009/16/CE du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port, modifiée par la directive 2013/38/UE du 12 août 2013, et par la directive 2013/54/UE du 20 novembre 2013 relative à l'État du pavillon, qui met en application l'annexe de la directive 2009/13/CE du 16 février 2009.

- (5) Conformément à l'article XV de la convention, les amendements au code approuvés par la Conférence internationale du travail entreront en vigueur pour toutes les parties qui n'ont pas exprimé formellement leur désaccord dans un délai qui est normalement de deux ans, six mois après la fin de cette période, sauf si plus de 40 % des parties représentant 40 % au moins de la jauge brute ont exprimé leur désaccord avec ces amendements. Il s'ensuit que les amendements qu'il est prévu d'apporter au code de la convention du travail maritime constitueront un acte qui aura été adopté par une instance créée par un accord international et qui produira des effets juridiques.
- (6) Par conséquent, conformément à l'article 218, paragraphe 9, du TFUE, il est nécessaire que le Conseil adopte une décision établissant la position à prendre au nom de l'Union et autorise dans le même temps les États membres à agir conjointement dans l'intérêt de l'Union, qui n'est pas membre de l'OIT³.
- (7) Étant donné qu'à ce stade, les projets d'amendements n'ont pas encore reçu l'assentiment de toutes les parties intéressées et qu'ils peuvent encore être modifiés avant d'être approuvés par la Conférence internationale du travail, il convient de prévoir que les États membres, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union, pourront approuver le texte des amendements au code avec des modifications mineures par rapport au texte soumis par le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. La position à prendre par l'Union lors de la 103^e session de la Conférence internationale du travail consiste à soutenir l'approbation des amendements envisagés au code de la convention, tels qu'ils sont actuellement présentés conjointement par le groupe des armateurs et par le groupe des gens de mer (ci-après les «projets d'amendements»). Le texte des projets d'amendements est joint à la présente décision.
2. La position de l'Union exposée au paragraphe 1 est prise par les États membres, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union, lors de l'approbation des amendements au code de la convention à la 103^e session de la Conférence internationale du travail.

³ Avis 2/91 de la Cour de justice des Communautés européennes du 19 mars 1993, Rec. 1993, p. I-1061, point 26.

3. Des modifications non substantielles de cette position peuvent être approuvées au sein des organes de l'OIT par les États membres agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union, sans autre décision du Conseil.

Article 2

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*