

Examen des instruments maritimes pertinents de l'OIT

**Rapport soumis aux fins de discussion
à la 29^e session de la Commission paritaire maritime**

Genève, 2001

Table des matières

Résumé	v
Partie I. Résumé des travaux et des décisions du Conseil d'administration concernant la révision des normes maritimes	1
Décisions concernant les conventions maritimes	2
Décision de révision de certaines des conventions maritimes	2
Décision de maintien du statu quo.....	5
Promotion des conventions maritimes à jour	7
Conventions maritimes dont la dénonciation est proposée après ratification de conventions plus à jour	9
Mise à l'écart, abrogation et retrait de conventions maritimes	10
Décisions concernant les recommandations internationales du travail	12
Décision de révision de certaines recommandations maritimes	12
Recommandations maritimes à jour	12
Demandes d'informations complémentaires	12
Recommandations maritimes expressément «remplacées».....	13
Décision de maintien du statu quo.....	13
Retrait de certaines recommandations maritimes	14
Partie II. Examen des conventions et recommandations relatives à la sécurité sociale maritime	15
Conventions relatives à la sécurité sociale	15
Cinq conventions appellent un examen au titre de cette rubrique	15
Trois recommandations appellent un examen au titre de cette rubrique	19
Partie III. Comment aller de l'avant: adoption d'une convention maritime sur le «travail décent».....	21
Enjeu.....	21
Les options.....	25
La solution de la convention-cadre.....	26
Première option: révision des sept instruments	26
Deuxième option: adoption d'un instrument-cadre	26
Troisième option: adoption de cinq instruments-cadres	27
Simplifier les mécanismes d'actualisation des normes	27
Valeur ajoutée du ou des nouveaux instruments-cadres.....	28
Inconvénients éventuels de la nouvelle formule.....	29
Renforcer le rôle de la Commission paritaire maritime.....	30
Conclusion.....	30
Points à examiner	31

Annexe I.	Résumé des décisions prises par le Conseil d'administration au sujet des conventions et recommandations maritimes	33
Annexe II.	Liste des ratifications des conventions internationales du travail.....	34
Annexe III.	Procédure d'amendement tacite dans les traités dont l'Organisation maritime internationale (OMI) est le dépositaire	54

Résumé

Le présent examen des instruments maritimes pertinents de l'OIT est divisé en trois parties. Les parties I et II résument les travaux réalisés et les décisions prises à ce jour par le Conseil d'administration en ce qui concerne la révision des normes maritimes et passent en revue les instruments maritimes touchant à la sécurité sociale. Elles sont soumises à la Commission paritaire maritime pour information et, comme indiqué ci-après, en vue d'un plus ample examen à la lumière des propositions présentées dans la partie III du présent document relative à la voie à suivre dans le domaine des normes du travail maritime.

La partie III propose une approche globale pour les futures activités de normalisation dans le domaine maritime, et notamment l'élaboration d'instruments-cadres (un ou cinq) destinés à remplacer les trente conventions et vingt-trois recommandations actuelles. La principale proposition de la partie III porte sur un instrument «phare» qui constituerait la «charte sociale» du secteur et dont l'objectif serait à terme d'assurer l'application universelle des obligations. La convention-cadre serait complétée par des annexes auxquelles s'appliqueraient des procédures de modification simplifiées. Un contrôle efficace de l'instrument sur la base de l'article 19 de la Constitution de l'OIT créerait une dynamique favorisant la réalisation des objectifs contenus dans l'instrument. La partie III préconise également le renforcement du rôle de la Commission paritaire maritime et la création d'une sous-commission tripartite. Ces propositions visent à faire en sorte que les futures activités normatives soient mieux adaptées à la rapidité d'évolution, aux besoins et aux progrès techniques de l'industrie mondiale que constituent les transports maritimes.

Les points à examiner sont regroupés à la fin du présent document. On trouvera également en annexe deux tableaux résumant les décisions prises par le Conseil d'administration en ce qui concerne les instruments maritimes ainsi qu'une liste à jour des ratifications des conventions maritimes.

Partie I

Résumé des travaux et des décisions du Conseil d'administration concernant la révision des normes maritimes

Cette partie du document résume les travaux et les décisions du Conseil d'administration concernant les normes du travail maritime qui ont été examinées par le Groupe de travail sur la politique de révision des normes relevant de la Commission des questions juridiques et des normes internationales du travail du Conseil d'administration.

Suite à la discussion relative à la politique de normalisation qui a eu lieu lors de la 81^e session de la Conférence internationale du Travail (1994), le Conseil d'administration, à sa 262^e session (mars-avril 1995), a décidé de créer un groupe de travail sur la politique de révision des normes (ci-après dénommé le groupe de travail) rattaché à la Commission des questions juridiques et des normes internationales du travail (LILS). Il a été décidé que ce groupe de travail examinerait les besoins en matière de révision des conventions et recommandations adoptées avant 1985 en vue de rénover et de renforcer le système de normalisation. Les propositions ne devaient pas avoir pour effet de réduire la protection déjà accordée aux travailleurs par les conventions ratifiées¹.

Depuis sa création, le groupe de travail s'est réuni à dix reprises et a examiné presque toutes les conventions et recommandations relevant de son mandat. Il a examiné un à un chacun des instruments. Il a formulé des propositions, qui ont été approuvées par la commission LILS et le Conseil d'administration, tendant à réviser les instruments périmés, à promouvoir la ratification des conventions à jour, à inviter les Etats Membres à donner effet aux recommandations à jour et, selon le cas, à mettre à l'écart, à abroger ou à retirer les instruments obsolètes.

Le groupe de travail a commencé l'examen des instruments maritimes au cours de la 273^e session (novembre 1998) du Conseil d'administration. Il a appliqué à cette occasion les mêmes critères et la même méthode que pour l'examen d'autres instruments². Il a examiné en tout 23 conventions et 22 recommandations³. Ses travaux ont été facilités par les recommandations des membres de la Commission paritaire maritime formulées à sa demande. Un groupe de travail mixte représentant les organisations d'armateurs et de gens de mer (ci-après dénommé le groupe de travail mixte) s'est réuni à Genève en juillet 1998 et a formulé des

¹ Le mandat du groupe de travail figure dans le document GB.262/9/2, parag. 52.

² Les critères et la méthode sont décrits en détail dans les documents GB.264/9/2, parag. 16, GB.265/8/2, parag. 24, et GB.273/LILS/WP/PRS/4, parag. 2 et 3.

³ On trouvera des informations détaillées sur l'examen des instruments maritimes effectué par le groupe de travail, la commission LILS et le Conseil d'administration dans les documents suivants: GB.273/LILS/WP/PRS/4; GB.273/LILS/4(Rev.1); GB.274/LILS/WP/PRS/2; GB.274/LILS/4; GB.274/10/2; GB.276/LILS/WP/PRS/4 et GB.276/LILS/5.

recommandations, dont la plupart ont été approuvées par le Conseil d'administration⁴.

On trouvera ci-après un résumé des propositions du groupe de travail, de la commission LILS et des décisions du Conseil d'administration, y compris les décisions prises à sa 277^e session (mars 2000).

Décisions concernant les conventions maritimes

Décision de révision de certaines conventions maritimes

On trouvera ci-après le résumé de l'examen relatif à chacune des sept conventions retenues par le Conseil d'administration en vue de leur révision.

Convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921

Convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946

Outre les ratifications (y compris les déclarations d'application aux territoires non métropolitains)⁵, la convention n° 73 est mentionnée dans l'annexe de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, et en vertu de l'article 2 a) de cette dernière elle s'applique à 11 autres pays sur la base de la clause «d'équivalence fondamentale». La convention n° 73 n'a pas reçu autant de ratifications que la convention n° 16.

Au cours de l'examen de la convention n° 16 et de la convention n° 73, on a fait remarquer que l'un des problèmes concernant leur mise en œuvre était la grande diversité des normes de santé applicables aux gens de mer⁶. Afin de remédier à la situation, l'OIT et l'OMS ont établi conjointement une série de directives relatives

⁴ La plupart des recommandations formulées par le groupe de travail mixte ont été approuvées par le Conseil d'administration, mais les deux organes ont pris des décisions différentes en ce qui concerne quatre conventions: convention (n° 9) sur le placement des marins, 1920; convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936; convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936, et convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949. Si le groupe de travail mixte a recommandé la mise à l'écart de la convention n° 53, le Conseil d'administration a décidé de maintenir le statu quo pour cette dernière. Dans le cas de la convention n° 92, le groupe de travail mixte a proposé sa révision, alors que le Conseil d'administration a décidé de maintenir le statu quo. Dans le cas des conventions n° 9 et 58, le groupe de travail mixte avait proposé de maintenir le statu quo, mais le Conseil d'administration a décidé d'inviter les Etats Membres à ratifier les conventions pertinentes plus à jour et de réexaminer le statut de ces deux conventions en temps utile.

⁵ Voir l'annexe II.

⁶ Comme l'a signalé le Comité mixte OIT/OMS sur la santé des gens de mer (septième session, mai 1993).

à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer.

Le groupe de travail mixte a proposé que ces deux instruments soient révisés.

Les Etats Membres ont été consultés sur le point de savoir s'il faudrait réviser ces conventions séparément ou conjointement. Une majorité de pays (21) et une organisation de travailleurs se sont déclarés favorables à une révision conjointe des deux conventions⁷. Cinq pays ont souligné la communauté d'objet des deux instruments et ont estimé que l'examen médical des jeunes gens devait être envisagé dans le cadre des exigences générales relatives à l'examen médical des gens de mer. Trois pays ont précisé que la révision des deux instruments devrait aboutir à l'adoption d'une convention unique. Sur les huit pays favorables à un examen séparé, deux ont souligné la nécessité d'accorder aux jeunes une protection spéciale. Par ailleurs, quatre pays ont estimé que les dispositions des deux conventions devraient être révisées pour tenir compte de l'évolution technique et normative, par exemple de la convention de l'OMI sur les normes de formation des gens de mer, la délivrance des brevets et la veille (convention STCW de l'OMI).

Le groupe de travail a fait remarquer qu'une révision conjointe des deux conventions ne constituerait pas en soi un obstacle à l'octroi d'une protection spéciale pour les jeunes gens si de telles dispositions devaient être examinées.

Sur la base de la recommandation du groupe de travail de la commission LILS, le Conseil d'administration a décidé que les conventions n^{os} 16 et 73 devront être révisées conjointement.

Convention (n^o 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926

Outre les ratifications enregistrées pour la convention n^o 22, cette convention s'applique à 12 autres pays en vertu de la clause «d'équivalence fondamentale» de l'article 2 a) de la convention n^o 147.

Le groupe de travail mixte a recommandé que cette convention soit révisée.

Suite à une demande d'information du Conseil d'administration, sept pays ont indiqué qu'ils ne voyaient ni obstacle ni difficulté qui pourrait faire apparaître la nécessité d'une révision totale ou partielle de la convention n^o 22, et deux autres ont déclaré qu'ils n'étaient pas favorables à une révision de la convention n^o 22 parce qu'elle est mentionnée dans l'annexe de la convention (n^o 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, à laquelle ils sont parties⁸. Une majorité de pays (14) et une organisation de travailleurs se sont déclarés favorables à la révision de la convention n^o 22. Ces pays ont estimé que la convention devrait être adaptée aux changements qui se sont produits dans le secteur de la navigation depuis son adoption. La convention se fonde sur des contrats d'engagement particuliers au navire, alors que la pratique et la législation actuelles semblent évoluer vers un type de contrat propre à l'armateur. Il convient de procéder à un

⁷ Pour de plus amples informations, voir le document GB.277/LILS/WP/PRS/1/2, paragr. 6-13.

⁸ Pour de plus amples informations, voir *ibid.*, paragr. 15-20.

examen complet des conventions et de les formuler d'une manière mieux adaptée à la situation actuelle, à la lumière des changements intervenus dans le secteur maritime. Il a été également proposé que la convention soit révisée pour maximiser la flexibilité et minimiser les problèmes administratifs.

La Fédération internationale des armateurs a estimé que la convention n° 22 n'est plus adaptée aux usages modernes en matière d'emploi. D'après elle, on fait l'hypothèse d'un contrôle du contrat par l'administration publique qui n'existe pas dans de nombreux Etats du pavillon. Elle estime que les contrats d'engagement doivent être conclus entre l'armateur et l'intéressé. La Fédération internationale des ouvriers du transport a considéré pour sa part que, si cette convention devait être révisée, il faudrait faire preuve de la plus extrême prudence pour éviter que l'instauration de pratiques modernes en matière d'emploi ne permette à l'Etat du pavillon de se décharger de la responsabilité qui lui incombe en dernier ressort dans ce domaine.

Sur la base de la recommandation du groupe de travail de la commission LILS, *le Conseil d'administration a décidé* que la convention n° 22 devra être révisée.

Convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946

Convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946

Outre les ratifications enregistrées pour ces conventions, l'article 5 de la convention n° 68 est mentionné dans l'annexe de la convention n° 147. Cet article s'applique donc à 22 autres pays en vertu de la clause «d'équivalence fondamentale» de l'article 2 a) de la convention n° 147.

Lors de l'examen de ces deux conventions, on a fait observer qu'elles portent sur une question de plus en plus importante, à savoir la nécessité de veiller à ce que les gens de mer reçoivent une nourriture suffisante et bien préparée. A l'heure actuelle, les gens de mer passent souvent des semaines ou des mois à bord d'un navire sans approvisionnement alimentaire extérieur. Les aspects sanitaires de la manipulation des aliments et du service de table ont été beaucoup étudiés à terre, et les déficiences constatées ces dernières années à bord des navires font apparaître la nécessité de réviser les conventions n°s 68 et 69.

Le groupe de travail mixte a recommandé que les conventions n°s 68 et 69 soient révisées.

A l'occasion de consultations écrites, 15 pays se sont déclarés favorables à la révision des deux conventions. De nombreux pays ont fait remarquer que la convention n° 68 est dépassée et qu'elle ne reflète plus guère la pratique actuelle, l'évolution technique et la législation du secteur maritime. Certains pays ont souligné la complémentarité des conventions n°s 68 et 69 et ont proposé qu'elles soient révisées conjointement.

Il a également été envisagé de tenir compte des instruments correspondants de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour la révision de ces conventions.

Sur la base de la recommandation du groupe de travail de la commission LILS, *le Conseil d'administration a décidé* que ces conventions devront être révisées conjointement en tenant compte des instruments pertinents de l'OMI.

Convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946

Lors de l'examen de cette convention, on a fait remarquer que la convention STCW de l'OMI, telle que révisée, a introduit une approche nouvelle et moderne de la formation et des certificats de capacité des gens de mer, approche qui pourrait rendre nécessaire une révision de la convention n° 74.

Le groupe de travail mixte a recommandé la révision de cette convention.

A l'occasion des consultations écrites, la majorité des pays consultés se sont déclarés favorables à la révision. Certains ont souligné la nécessité de moderniser cette convention, qui ne correspond plus à la pratique actuelle, à l'évolution technologique et à la législation du secteur maritime. D'autres ont déclaré qu'elle devrait être révisée pour harmoniser ses dispositions avec celles de la convention STCW de l'OMI. D'autres encore ont estimé que les normes de l'OMI devraient être les seules normes applicables et que cette convention ne devrait pas être révisée pour éviter tout risque de chevauchement avec la convention STCW.

Le groupe de travail a estimé que, même si la convention STCW de l'OMI est l'instrument international le plus à jour en matière de formation et de certificats de capacité des gens de mer, il ne traite pas l'ensemble des questions qui relèvent des normes du travail. Par ailleurs, ce ne sont pas les mêmes mécanismes de contrôle qui s'appliquent aux conventions de l'OMI et à celles de l'OIT.

Le Conseil d'administration a donc décidé que la convention n° 74 devra être révisée, soit séparément, soit à l'occasion de l'établissement d'une convention-cadre, en tenant compte des instruments correspondants de l'OMI.

Convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970

Le groupe de travail mixte a recommandé la révision de cette convention.

La majorité des pays consultés se sont déclarés nettement favorables à la révision, compte tenu de la convention STCW de l'OMI.

Sur la base de la recommandation du groupe de travail, *le Conseil d'administration a décidé* que la convention n° 134 devra être révisée en tenant compte des instruments correspondants de l'OMI.

Décision de maintien du statu quo

Le Conseil d'administration a décidé de maintenir le statu quo pour les conventions ci-après, car aucun autre type de décision ne convenait.

Convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936

Outre les ratifications enregistrées pour cette convention, les articles 3 et 4 de cette dernière sont énumérés dans l'annexe de la convention n° 147; ils s'appliquent donc aux 20 autres pays en vertu de la clause «d'équivalence fondamentale» de l'article 2 a) de la convention n° 147.

Le groupe de travail a recommandé que la convention n° 53 soit mise à l'écart.

Les groupes de travail Ventejol de 1979 et 1987 ont tous deux classé la convention n° 53 dans la catégorie des «instruments à promouvoir en priorité». La convention STCW de l'OMI et la convention n° 53 s'appliquent, à quelques exceptions près, aux mêmes types de navires et aux mêmes officiers. La convention STCW est plus moderne et régit de façon plus détaillée la formation des gens de mer, la délivrance des brevets et la veille que la convention n° 53. En outre, elle a été ratifiée par 130 des Etats membres de l'OMI. En ce qui concerne la recommandation du groupe de travail mixte, le Conseil d'administration a estimé que la convention n° 53 joue encore un rôle dans certains cas: premièrement, elle s'applique intégralement aux Etats parties à la convention n° 53 qui ne sont pas parties à la convention STCW de l'OMI; deuxièmement, celle-ci ne couvre pas certains officiers servant à bord de très petits navires; troisièmement, la convention n° 53 (articles 3 et 4 seulement) est mentionnée dans l'annexe de la convention n° 147, ce qui oblige les Etats qui l'ont ratifiée à prévoir des dispositions minimales concernant les brevets délivrés aux officiers ainsi qu'un système d'inspection propre à assurer leur respect. En outre, l'éventuelle mise à l'écart de la convention n° 53 pourrait, du fait qu'elle est mentionnée dans l'annexe de la convention n° 147, affecter l'objet de cette dernière et les obligations qui en découlent.

Sur la base de la recommandation du groupe de travail de la commission LILS, le Conseil d'administration a donc décidé de maintenir le statu quo pour cette convention et de réexaminer son statut en temps utile.

Convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949

Outre les ratifications enregistrées pour la convention n° 92, cette dernière s'applique à 10 autres pays en vertu de la clause «d'équivalence fondamentale» de l'article 2 a) de la convention n° 147.

Depuis l'adoption de cette convention, le secteur de la navigation a connu des progrès techniques considérables. La convention n° 92 et la convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, sont extrêmement liées⁹. Cette dernière est mentionnée dans le protocole de 1996 relatif à la convention n° 147¹⁰ et complète la convention n° 92.

⁹ Voir ci-dessous page 7.

¹⁰ Le protocole de 1996 relatif à la convention n° 147 n'est pas encore entré en vigueur. Lorsque cela sera le cas, les Etats ratifiant le protocole qui ne sont pas déjà liés par les conventions énumérées dans son annexe supplémentaire devront respecter, en vertu de la clause «d'équivalence fondamentale», les conventions figurant dans la partie A de l'annexe supplémentaire et – en ce qui

Le groupe de travail mixte a recommandé la révision de cette convention.

Lors des consultations par correspondance, 15 pays se sont déclarés favorables à la révision. Cinq pays ont estimé que la convention n° 92 était périmée et ne reflétait plus guère la pratique actuelle, l'évolution technique ou la législation du secteur maritime. Certains ont demandé expressément que la convention soit mise à jour afin qu'elle tienne compte des normes actuelles de l'OMI sans toutefois faire double emploi avec elles.

Le groupe de travail a noté que les conventions n°s 92 et 133 étaient intimement liées. Compte tenu de la décision prise en ce qui concerne la convention n° 133, *le Conseil d'administration a décidé* de maintenir le statu quo pour la convention n° 92 et de réexaminer son statut en temps utile.

Convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970

La convention n° 133 complète les dispositions de la convention n° 92 et, conformément à son article 3, les pays qui la ratifient doivent également respecter les dispositions des parties II et III de la convention n° 92.

Le groupe de travail mixte a recommandé le maintien du statu quo pour la convention n° 133.

Sur la base de la recommandation du groupe de travail de la commission LILS, *le Conseil d'administration a décidé* de maintenir le statu quo pour la convention n° 133.

Promotion des conventions maritimes à jour

Le Conseil d'administration a estimé que la ratification des conventions ci-après doit être encouragée parce qu'elles continuent de répondre aux besoins actuels. Toutefois, pour certaines d'entre elles, le Conseil d'administration a jugé bon de demander des informations complémentaires sur d'éventuels obstacles à leur ratification. Ces demandes d'information n'ont pas encore reçu de réponse.

Convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, et protocole de 1996 relatif à cette convention

Comme l'a demandé le groupe de travail, le Bureau a fourni des informations sur la convention n° 147 (renseignements généraux et contenu) ainsi qu'une analyse des éventuelles incidences des propositions de révision, de mise à l'écart ou d'abrogation des conventions mentionnées dans son annexe ¹¹.

concerne les conventions de la partie B de cette annexe – toutes les conventions que l'Etat concerné pourrait accepter conformément à l'article 3 du protocole.

¹¹ La révision d'une ou plusieurs des conventions énumérées dans l'annexe de la convention n° 147 ne peut en soit constituer une révision de cette dernière. La révision de ces conventions ne peut non plus affecter les obligations des Etats qui ont ratifié la convention n° 147.

Sur la base de la recommandation du groupe de travail de la commission LILS, *le Conseil d'administration a décidé* d'inviter les Etats Membres à envisager de ratifier la convention n° 147 et le protocole de 1996¹². Il a également décidé que la liste des conventions mentionnées dans l'annexe devra être réexaminée en temps utile à la lumière de l'évolution du secteur et de l'adoption de nouveaux instruments.

Convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958

Outre les ratifications enregistrées pour cette convention, la pertinence actuelle de cette dernière est attestée par le fait qu'elle est mentionnée dans la partie B de l'annexe supplémentaire du protocole de 1996 relatif à la convention n° 147¹³.

Sur la base de la recommandation du groupe de travail mixte et de celle du groupe de travail, *le Conseil d'administration a décidé* d'inviter les Etats Membres à envisager de ratifier la convention n° 108.

Convention (n° 145) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976

Le groupe de travail mixte a recommandé la promotion de la convention n° 145.

Le groupe de travail a noté que cette convention avait reçu un nombre de ratifications relativement modestes. Sur la base de la recommandation du groupe de travail, *le Conseil d'administration a décidé* qu'il faudra promouvoir la ratification de cette convention et qu'il soit demandé aux Etats Membres d'informer le Bureau sur les obstacles ou difficultés qui pourraient empêcher ou retarder la ratification de la convention n° 145. Toutes les réponses n'ont pas encore été reçues.

La liste des conventions mentionnées dans l'annexe en question peut être modifiée de deux manières:

- 1) L'adoption du protocole de 1996 relatif à la convention n° 147 a entraîné une révision partielle de la convention n° 147. Elle n'a pas affecté les obligations découlant de la convention n° 147 et a simplement permis l'acceptation d'obligations additionnelles par le biais de l'annexe supplémentaire. Les Etats liés par la convention n° 147 ont la possibilité d'accepter ou non les obligations découlant du protocole.
- 2) Le deuxième type de modification serait une révision totale de la convention n° 147 qui interdirait toute nouvelle ratification de cette dernière et établirait une nouvelle liste de normes minimales dans la marine marchande. Mais cette éventualité n'affecterait pas les obligations découlant de la convention n° 147, et les Etats qui l'ont ratifiée continueraient à être liés jusqu'à la ratification et l'entrée en vigueur de la convention portant révision de la convention n° 147. En d'autres termes, cette méthode permettrait de conserver le nombre de ratifications des conventions existantes.

¹² La ratification et la mise en œuvre de cette convention sont prioritaires dans le cadre du programme maritime de l'OIT.

¹³ Voir la note de bas de page n° 10, *supra*.

Convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976

Le groupe de travail mixte a recommandé la promotion de la convention n° 146.

Le groupe de travail a noté que cette convention avait reçu un nombre de ratifications relativement modeste. Sur la base de la recommandation du groupe de travail, *le Conseil d'administration a décidé* qu'il faudra promouvoir la ratification de cette convention. Il convient également de noter que, dans le cadre de l'examen des conventions n°s 54, 72 et 91¹⁴, les Etats parties à ces conventions ont été invités à envisager de ratifier la convention n° 146.

Conventions adoptées après 1985

On inclut sous ce titre les conventions maritimes adoptées après 1985 qui ne relevaient pas du mandat du groupe de travail. Le Conseil d'administration a estimé que tous ces instruments étaient à jour; ils ont été adoptés lors des sessions maritimes de la Conférence internationale du Travail de 1987 et 1996. Il s'agit des conventions suivantes: convention (n° 163) sur le bien-être des gens de mer, 1987; convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987; convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987; convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987; convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996; convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996; et convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.

Conventions maritimes dont la dénonciation est proposée après ratification de conventions plus à jour¹⁵

Les conventions portant révision n'ont pas toujours reçu un grand nombre de ratifications, et dans certains cas les anciennes conventions sont restées en vigueur. Le groupe de travail a fait des propositions visant à relancer la ratification des conventions portant révision et la dénonciation, parallèlement, de ces anciennes conventions.

Les conventions ci-après ont été révisées par des conventions plus récentes. Les Etats Membres concernés sont invités à envisager de ratifier les conventions pertinentes et, en même temps, à dénoncer les conventions périmées. S'agissant des conventions énumérées ci-après, la ratification des conventions à jour entraînerait la dénonciation automatique de l'instrument plus ancien.

¹⁴ Le Conseil d'administration a décidé de retirer les conventions n°s 54 et 72 et de mettre à l'écart la convention n° 91 avec effet immédiat. Pour de plus amples informations, voir le document GB.274/LILS/WP/PRS/2, pp. 34-36.

¹⁵ Les conventions n°s 54, 57, 72, 75, 76 et 93 ont également fait l'objet de propositions de retrait parce qu'elles n'ont pas obtenu suffisamment de ratifications pour entrer en vigueur. Voir ci-après page 11. Les conventions n°s 15 et 91 ont aussi été mises à l'écart. Ces décisions ne sont pas nécessairement incompatibles, car l'accent est mis pour l'instant sur la nécessité d'encourager les Etats parties à ces conventions à ratifier les conventions plus modernes. D'ici là, les pays parties auxdites conventions ne seront pas tenus de présenter des rapports en vertu de l'article 22.

-
- 1) convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920 (révisée par la convention n° 56);
 - 2) convention (n° 9) sur le placement des marins, 1920 (révisée par la convention n° 179);
 - 3) convention (n° 15) sur l'âge minimum (soutiers et chauffeurs), 1921 (révisée par la convention n° 138);
 - 4) convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926 (révisée par la convention n° 166);
 - 5) convention (n° 54) des congés payés des marins, 1936 (révisée par la convention n° 72);
 - 6) convention (n° 57) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936 (révisée par la convention n° 76);
 - 7) convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936 (révisée par la convention n°138);
 - 8) convention (n° 72) des congés payés des marins, 1946 (révisée par la convention n° 91);
 - 9) convention (n° 75) sur le logement des équipages, 1946 (révisée par la convention n° 92);
 - 10) convention (n° 76) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946 (révisée par la convention n° 93);
 - 11) convention (n° 91) sur les congés payés des marins (révisée), 1949 (révisée par la convention n° 146);
 - 12) convention (n° 93) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949 (révisée par la convention n° 109);
 - 13) convention (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958 (révisée par la convention n° 180).

Mise à l'écart, abrogation et retrait de conventions maritimes

Décision de mise à l'écart

Le Conseil d'administration a estimé que certaines conventions ne correspondent plus aux besoins actuels, qu'elles sont périmées ou obsolètes. Le Bureau ne demande plus aux Etats Membres de présenter des rapports sur ces conventions aux organes de contrôle de l'OIT. Toutefois, le droit d'invoquer les dispositions relatives aux réclamations et aux plaintes (articles 24 et 26 de la Constitution) reste intact. En outre, les organisations d'employeurs et de travailleurs peuvent toujours, conformément aux procédures de contrôle périodique, soumettre à la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations des observations qui peuvent en cas de besoin

donner lieu à une demande d'informations plus détaillées. Enfin, la mise à l'écart n'a aucune incidence sur le statut de ces conventions dans les systèmes juridiques des Etats Membres qui les ont ratifiées.

Le Conseil d'administration a décidé de mettre à l'écart, avec effet immédiat, la convention (n° 91) sur les congés payés des marins (révisée), 1949, et la convention (n° 15) sur l'âge minimum (soutiers et chauffeurs), 1921 ¹⁶.

Propositions d'abrogation ou de retrait de certaines conventions maritimes

La Constitution a été modifiée pour permettre à la Conférence d'abroger toute convention devenue sans objet (y compris les cas où son objectif a été pleinement réalisé), ou qui ne contribue plus à la réalisation des objectifs de l'Organisation ¹⁷.

Depuis la modification de son Règlement, la Conférence peut retirer des conventions qui ne sont pas entrées en vigueur ou qui ne sont plus en vigueur suite à une dénonciation ou à une ratification. Le Règlement permet également à la Conférence de retirer des conventions. Les retraits ne dépendent pas de l'entrée en vigueur de la modification constitutionnelle.

Le Conseil d'administration a décidé de proposer en temps utile à la Conférence le retrait des conventions ci-après ¹⁸:

- convention (n° 54) des congés payés des marins, 1936;
- convention (n° 57) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936;
- convention (n° 72) des congés payés des marins, 1946;
- convention (n° 75) sur le logement des équipages, 1946;
- convention (n° 76) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946;
- convention (n° 93) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949.

¹⁶ Les Etats Membres qui sont parties à la convention n° 15 sont invités à la dénoncer. Ceux qui sont parties à la convention n° 91 sont invités à envisager de ratifier la convention n° 146, dont la ratification entraînerait automatiquement la dénonciation de la convention n° 91.

¹⁷ Instrument d'amendement à la Constitution de l'Organisation internationale du Travail, 1997. Cette modification de la Constitution avait été ratifiée, au 1^{er} août, par 56 Etats Membres, y compris trois pays ayant l'importance industrielle la plus considérable. Elle entrera en vigueur lorsqu'elle aura été ratifiée ou acceptée par les deux tiers des Membres de l'Organisation, dont cinq des dix Membres qui sont représentés au Conseil d'administration en tant que membres ayant l'importance industrielle la plus considérable. Le Règlement de la Conférence a été également modifié en 1997 lors de la 85^e session de la Conférence et est entré en vigueur lors de cette session. A sa 88^e session (mai-juin 2000), la Conférence a retiré une première série de cinq conventions.

¹⁸ Ces conventions figurent également dans la liste des conventions dont la dénonciation est proposée, car elles ont fait l'objet de ratifications dont le nombre n'atteint cependant pas le seul minimum requis pour leur entrée en vigueur.

Décisions concernant les recommandations internationales du travail

Les recommandations sont des instruments non contraignants qui définissent les objectifs de l'Organisation dans un domaine et à un moment donnés et qui établissent les grands principes que doivent suivre les Etats Membres dans leur politique sociale. A la différence des conventions, les recommandations ne sont pas soumises à ratification.

Il convient de faire la distinction entre les recommandations qui accompagnent ou complètent une convention et les recommandations autonomes. Les décisions du Conseil d'administration concernant les recommandations liées à une convention sont généralement conformes aux décisions relatives aux conventions correspondantes.

Décision de révision de certaines recommandations maritimes

Aucune recommandation concernant les gens de mer ne figure dans une liste de recommandations à réviser.

Recommandations maritimes à jour

Lorsqu'une recommandation a été considérée comme étant à jour, le Conseil d'administration invite les Etats Membres à lui donner effet, conformément aux dispositions de l'article 19.6 de la Constitution. Le Conseil d'administration en a décidé ainsi pour les trois conventions suivantes:

- 1) recommandation (n° 153) sur la protection des jeunes marins, 1976;
- 2) recommandation (n° 154) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976;
- 3) recommandation (n° 155) sur la marine marchande (amélioration des normes), 1976.

Comme les conventions adoptées après 1985, les recommandations ci-après sont également considérées comme étant à jour:

- 1) recommandation (n° 173) sur le bien-être des gens de mer, 1987;
- 2) recommandation (n° 174) sur le rapatriement des marins, 1987;
- 3) recommandation (n° 186) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996;
- 4) recommandation (n° 187) sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.

Demandes d'informations complémentaires

Le groupe de travail mixte a recommandé la révision de la recommandation (n° 78) concernant la fourniture d'articles de literie, d'ustensiles de table et

d'articles divers (équipages de navires), 1946, et de la recommandation (n° 142) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970; il a recommandé le maintien du statu quo pour la recommandation (n° 137) sur la formation professionnelle des gens de mer, 1970, et la recommandation (n° 139) sur l'emploi des gens de mer (évolution technique), 1970.

*Le Conseil d'administration a décidé d'inviter les Etats Membres à fournir des informations au Bureau sur la nécessité de réviser*¹⁹ ces quatre recommandations maritimes.

Recommandations maritimes expressément «remplacées»

Dans la pratique, la Conférence préfère généralement «remplacer» les recommandations plutôt que les réviser, conformément à l'article 45 de son Règlement. *Le Conseil d'administration a décidé* de prendre note du remplacement de quatre recommandations par de nouveaux instruments:

- 1) la recommandation (n° 77) sur la formation professionnelle des gens de mer, 1946, a été remplacée par la recommandation (n° 137) sur la formation professionnelle des gens de mer, 1970;
- 2) la recommandation (n° 27) sur le rapatriement des capitaines et des apprentis, 1926, a été remplacée par la recommandation (n° 174) sur le rapatriement des marins, 1987;
- 3) la recommandation (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1958, a été remplacée par la recommandation (n° 187) sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1966;
- 4) la recommandation (n° 28) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1926, a été remplacée par la recommandation (n° 185) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996.

Décision de maintien du statu quo

Sur la base de la recommandation du groupe de travail mixte et du groupe de travail, *le Conseil d'administration a décidé* de maintenir le statu quo pour les cinq recommandations suivantes:

- 1) recommandation (n° 9) sur les statuts nationaux des marins, 1920;
- 2) recommandation (n° 107) sur l'engagement des gens de mer (navires étrangers), 1958;
- 3) recommandation (n° 108) sur les conditions de vie, de travail et de sécurité des gens de mer, 1958;

¹⁹ Le verbe utilisé dans les documents du Conseil d'administration est «remplacer». Toutefois, à l'instar des conventions, les recommandations sont remplacées lorsqu'elles ont été révisées par un instrument ultérieur.

-
- 4) recommandation (n° 140) sur le logement des équipages (climatisation), 1970;
 - 5) recommandation (n° 141) sur le logement des équipages (lutte contre le bruit), 1970.

Retrait de certaines recommandations maritimes

Comme indiqué ci-dessus en ce qui concerne le retrait des conventions, le Règlement de la Conférence a été modifié pour permettre le retrait des recommandations. La procédure est la même que celle qui s'applique au retrait des conventions.

Dans le cadre de l'examen effectué par le groupe de travail, le groupe de travail mixte avait proposé le retrait de la recommandation (n° 49) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936, la mise à l'écart de la recommandation (n° 105) sur les pharmacies à bord, 1958, et de la recommandation (n° 106) sur les consultations médicales en mer, 1958, et la mise à l'écart et l'abrogation de la recommandation (n° 48) sur les conditions de séjour des marins dans les ports, 1936, et de la recommandation (n° 138) sur le bien-être des gens de mer, 1970. Compte tenu de l'adoption de l'amendement constitutionnel et de la modification du Règlement de la Conférence relative à l'abrogation et au retrait, la procédure qui s'applique aux recommandations considérées comme obsolètes est celle du retrait.

Le Conseil d'administration a décidé de noter que ces cinq recommandations sont obsolètes et que leur retrait devra être proposé à la Conférence en temps utile. Le but visé par les recommandations du groupe de travail mixte concernant ces cinq recommandations peut être considéré comme ayant été approuvé par la décision ci-dessus du Conseil d'administration.

Partie II

Examen des conventions et recommandations relatives à la sécurité sociale maritime

Sur la base d'une recommandation du groupe de travail, le Conseil d'administration a décidé d'inviter la Commission paritaire maritime à entreprendre un examen cas par cas des conventions et recommandations concernant la sécurité sociale des gens de mer et à soumettre ses conclusions au Conseil à une prochaine session²⁰. Conformément au mandat du groupe de travail, cette décision concerne les instruments adoptés avant 1985.

Le Conseil d'administration a bénéficié des avis techniques par les partenaires sociaux du secteur maritime à propos de l'examen des autres instruments maritimes. La commission souhaitera sans doute faire des recommandations au sujet des conventions et recommandations examinées ci-dessous.

Conventions relatives à la sécurité sociale

Cinq conventions appellent un examen au titre de cette rubrique

- 1) convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (naufnage), 1920;
- 2) convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936;
- 3) convention (n° 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936;
- 4) convention (n° 70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946; et
- 5) convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946.

Deux conventions, les n^{os} 56 et 70, ont été révisées par la convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987. La convention n° 165 contient des dispositions de fond sur les branches de la sécurité sociale couvertes par les autres conventions. Bien qu'elle soit entrée en vigueur, cette convention n'a encore reçu que deux ratifications²¹. Il y a lieu de rappeler que, lorsqu'il s'est réuni en juillet 1998 pour examiner les instruments maritimes, le groupe de travail conjoint a noté le faible taux de ratification de cette convention et a exprimé l'avis provisoire selon lequel «la convention n° 165 avait peu de chances de faire l'objet

²⁰ Voir documents GB.274/LILS/WP/PRS/2; GB.274/LILS/4, paragr. 73; et GB.274/10/2.

²¹ Hongrie (1989) et Espagne (1991).

d'une large ratification dans un avenir proche et ne pouvait donc être considérée comme un remplacement adéquat des instruments précédemment adoptés»²².

Il convient d'avoir à l'esprit le champ d'application de la convention n° 165 et ses liens avec les autres instruments relatifs à la sécurité sociale qui n'ont pas été révisés par elle. Il faut se souvenir en particulier que, si cette convention est très complète et couvre l'ensemble des questions traitées par les cinq instruments précités, sa ratification ne signifierait pas nécessairement que les gens de mer bénéficieraient automatiquement des avantages prévus par les conventions n°s 8, 55 et 71. Les Etats Membres qui ratifient la convention n° 165 ne sont tenus que de couvrir au moins trois des dix branches de la sécurité sociale. Par ailleurs, comme on l'a noté, seules deux des conventions sont expressément révisées, les conventions n°s 56 et 70.

Le Conseil d'administration a inscrit à l'ordre du jour de la 89^e session (juin 2001) de la Conférence internationale du Travail la question intitulée *Sécurité sociale – Questions, défis et perspectives* aux fins d'une discussion générale. Il convient également de noter que, à la prochaine session du Conseil d'administration, le groupe de travail examinera les résultats des consultations écrites tenues avec les Etats Membres pour demander des informations relatives à une série d'instruments concernant les secteurs autres que le secteur maritime.

Convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (nauffrage), 1920

- 1) *Ratifications:*
 - a) Nombre de ratifications effectives: 59.
 - b) Dernière ratification: Liban (1993).
 - c) Perspectives de ratification: incertaines. Au cours des dix dernières années, cette convention n'a obtenu que peu de ratifications. Depuis 1990, elle a reçu six ratifications supplémentaires ou confirmations de ratifications préexistantes à la suite de l'accession à l'indépendance de certains Etats²³.
- 2) *Dénonciation:* Aucune.
- 3) *Commentaires de la commission d'experts:* Commentaires en suspens pour 26 pays et territoires non métropolitains.
- 4) *Besoins de révision:* Cette convention n'a pas été révisée.
- 5) *Remarques:* Les groupes de travail Ventejol de 1979 et de 1987 ont classé la convention n° 8 dans la catégorie des instruments à promouvoir en priorité. Cette convention n'a pas été révisée et, comme elle a été adoptée avant 1929, elle ne peut être fermée aux nouvelles ratifications. Le nombre d'Etats

²² Voir document GB.274/LILS/WP/PRS/2, annexe I, p. 54.

²³ Bosnie-Herzégovine, Colombie, Costa Rica, Liban, Slovénie et ex-République yougoslave de Macédoine.

Membres qui y sont parties est assez élevé par rapport aux autres instruments maritimes.

- 6) *Propositions*: La commission souhaitera sans doute proposer le maintien du statu quo en ce qui concerne cette convention, compte tenu du nombre d'Etats Membres qui y sont parties, et inviter ces Etats à ratifier la convention n° 165 et à accepter la couverture du chômage comme l'une des branches de la sécurité sociale. Ces Etats Membres pourraient alors être invités à dénoncer la convention n° 8 lors de la ratification de la convention n° 165.

Convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936

- 1) *Ratifications*:
 - a) Nombre de ratifications effectives: 16.
 - b) Dernière ratification: Luxembourg (1991).
 - c) Perspectives de ratification: incertaines. Au cours des dix dernières années, cette convention n'a obtenu qu'une ratification.
- 2) *Dénonciation*: Aucune.
- 3) *Commentaires de la commission d'experts*: Commentaires en suspens pour deux pays.
- 4) *Besoins de révision*: Cette convention n'a pas été révisée.
- 5) *Remarques*: Les groupes de travail Ventejol de 1979 et de 1987 ont classé la convention n° 55 dans la catégorie des instruments à promouvoir en priorité. Elle fait partie des conventions énumérées à l'annexe à la convention n° 147. Conformément à la clause de l'article 2 a) de la convention n° 147 relative aux dispositions qui «équivalent, dans l'ensemble», elle s'applique donc aussi aux 30 pays qui ont ratifié la convention n° 147, mais non la convention n° 55. La convention n° 165 contient des dispositions traitant de la responsabilité des armateurs, mais elle ne révisé pas la convention n° 55. Comme on l'a déjà noté, la convention n° 165 n'a obtenu jusqu'ici que deux ratifications.
- 6) *Propositions*: Compte tenu de ce qui précède, la commission souhaitera sans doute recommander le maintien du statu quo en ce qui concerne cette convention.

Convention (n° 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936

- 1) *Ratifications*:
 - a) Nombre de ratifications effectives: 19.
 - b) Dernière ratification: Bosnie-Herzégovine (1993).
 - c) Perspectives de ratification: incertaines. Au cours des dix dernières années, cette convention n'a obtenu que peu de ratifications. Elle a reçu

cinq ratifications supplémentaires ou confirmations de ratifications préexistantes à la suite de l'accession de certains Etats à l'indépendance²⁴.

- 2) *Dénonciation*: Une, à la suite de la ratification par l'Espagne de la convention n° 165.
- 3) *Commentaires de la commission d'experts*: Les commentaires sont en suspens pour dix pays et territoires non métropolitains.
- 4) *Besoins de révision*: Cette convention a été révisée par la convention n° 165.
- 5) *Remarques*: Le groupe de travail Ventejol de 1979 a classé la convention n° 56 dans la catégorie des instruments à promouvoir en priorité. Cependant, en 1987, elle a été classée par le groupe de travail Ventejol dans la catégorie des instruments à réviser. Comme indiqué ci-dessus, elle a été révisée par la convention n° 165. La convention n° 56 fait partie des conventions énumérées dans l'annexe à la convention n° 147 et couvertes par les clauses de l'article 2 a) de cette convention relative aux dispositions qui «équivalent, dans l'ensemble». Elle s'applique donc à 31 pays, en dehors de ceux qui l'ont ratifiée.
- 6) *Propositions*: La commission souhaitera sans doute recommander que l'on invite les Etats parties à la convention n° 56 à envisager de ratifier la convention n° 165. La ratification de cette dernière convention entraînera la dénonciation automatique de la convention n° 56. Le statut de cette dernière pourrait être réexaminé en temps voulu.

Convention (n° 70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946

- 1) *Ratifications*:
 - a) Nombre de ratifications effectives: 7.
 - b) Dernière ratification: Algérie (1962).
 - c) Perspectives de ratification: incertaines. Cette convention n'a obtenu aucune ratification depuis 1962.
- 2) *Dénonciation*: Une, à la suite de la ratification par l'Espagne de la convention n° 165 en 1991.
- 3) *Commentaires de la commission d'experts*: Aucun commentaire en suspens.
- 4) *Besoins de révision*: Cette convention a été révisée par la convention n° 165.
- 5) *Remarques*: N'ayant pas obtenu les neuf ratifications nécessaires, la convention n° 70 n'est jamais entrée en vigueur. Le groupe de travail Ventejol de 1979 l'a classée dans la catégorie des instruments à promouvoir en priorité.

²⁴ Bosnie-Herzégovine, Croatie, Luxembourg, Slovénie et ex-République yougoslave de Macédoine.

En revanche, celui de 1987 l'a classée dans la catégorie des instruments à réviser.

- 6) *Propositions*: La commission souhaitera sans doute recommander qu'on invite les Etats Membres qui sont parties à la convention n° 70 à envisager de ratifier la convention n° 165. La ratification de cette dernière entraînera la dénonciation automatique de la convention n° 70. Le statut de cette dernière pourrait être réexaminé en temps utile, notamment en ce qui concerne la possibilité d'envisager son retrait ultime.

Convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946

- 1) *Ratifications*:
 - a) Nombre de ratifications effectives: 13.
 - b) Dernière ratification: Liban (1993).
 - c) Perspectives de ratification: incertaines. Au cours des dix dernières années, cette convention n'a obtenu qu'une seule ratification.
- 2) *Dénonciation*: Aucune.
- 3) *Commentaires de la commission d'experts*: Commentaires en suspens pour quatre pays.
- 4) *Besoins de révision*: Cette convention n'a pas été révisée.
- 5) *Remarques*: Les groupes de travail Ventejol de 1979 et de 1987 ont classé la convention n° 71 dans la catégorie des instruments à promouvoir en priorité. La convention n° 165 contient des dispositions traitant des pensions des gens de mer, mais elle ne révisé pas la convention n° 71. Par ailleurs, la ratification de la convention n° 165 entraîne l'obligation pour l'Etat procédant à cette ratification de couvrir un minimum de trois branches de la sécurité sociale, ces trois branches n'incluant pas nécessairement les pensions des gens de mer.
- 6) *Propositions*: Au vu de ce qui précède, la commission souhaitera sans doute recommander le maintien du statu quo en ce qui concerne cette convention.

Trois recommandations appellent un examen au titre de cette rubrique

- 1) recommandation (n° 10) sur l'assurance-chômage (marins), 1920;
- 2) recommandation (n° 75) sur les accords en matière de sécurité sociale des gens de mer, 1946; et
- 3) recommandation (n° 76) sur la fourniture de soins médicaux aux personnes à la charge des gens de mer, 1946.

**Recommandation (n° 10) sur l'assurance-chômage
(marins), 1920**

Cette recommandation complète la convention n° 8. La commission souhaitera sans doute adopter à son sujet la position qu'elle a adoptée au sujet de la convention n° 8. Elle souhaitera donc sans doute recommander le maintien du statu quo en ce qui concerne cette recommandation et son réexamen en temps utile.

**Recommandation (n° 75) sur les accords en matière
de sécurité sociale des gens de mer, 1946**

La recommandation n° 75 ne contient aucune disposition expresse concernant ses liens avec la convention n° 70, bien qu'elle ait été adoptée en même temps que cette dernière et que la recommandation n° 76. Par ailleurs, les travaux préparatoires confirment que la recommandation n° 76 complète également la convention n° 70²⁵. Il convient également de noter que la convention n° 165 contient des dispositions de fond sur les gens de mer étrangers, question traitée par la recommandation n° 75.

Propositions: La commission souhaitera sans doute recommander que l'on maintienne le statu quo en ce qui concerne la recommandation n° 75 en raison de ses liens avec la convention n° 70, et que l'on réexamine cette recommandation en temps utile.

**Recommandation (n° 76) sur la fourniture de soins
médicaux aux personnes à la charge des gens de mer,
1946**

La recommandation n° 76 complète les dispositions de la convention n° 70. Cette convention a été révisée par la convention n° 165. Cependant, la convention n° 165 n'a pas été complétée par une recommandation. Il y a lieu de noter également que la convention n° 165 contient des dispositions relatives aux soins médicaux.

Propositions: La commission souhaitera sans doute recommander que l'on maintienne le statu quo en ce qui concerne la recommandation n° 76 en raison de ses liens avec la convention n° 70, et que cette recommandation soit réexaminée en temps utile.

²⁵ Les travaux préparatoires disent ce qui suit: «Ce texte ne peut, toutefois, être considéré comme complet sans les deux projets de recommandation qui l'accompagnent. Le premier de ces projets est un complément aux dispositions de la convention générale, en ce sens qu'il recommande que des accords soient conclus entre gouvernements et que les accords qui existent entre employeurs et travailleurs soient élargis, afin d'assurer une application plus efficace des objets généraux de la convention. Quant au deuxième projet de recommandation, il traite de la sécurité sociale des gens de mer et des personnes à leur charge en tant qu'individus.» Voir BIT: *Compte rendu des travaux*, Conférence internationale du Travail, 28^e session, Seattle, 1946, p. 122.

Partie III

Comment aller de l'avant: adoption d'une convention maritime sur le «travail décent»

Enjeu

Le rapport établi au titre du point 3 de l'ordre du jour «Conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer» (ci-après dénommé «le rapport») met en lumière un certain nombre de changements intervenus dans ce secteur ces dernières années, qu'il s'agisse de la propriété, du financement et de la gestion des navires, des nouvelles formes de registres, de l'origine de la main-d'œuvre, du recours à des équipages d'une hétérogénéité nationale et culturelle plus marquée, de la durée des rotations des navires et de la taille des équipages. Tous ces facteurs ont d'une façon ou d'une autre eu des répercussions sur les conditions de vie et de travail des gens de mer. Même si le transport maritime a toujours été perçu comme une activité d'envergure mondiale, de par sa nature particulière, la mondialisation de l'économie n'a pas été sans effets sur ce secteur. Du fait des changements structurels des vingt-cinq dernières années, qui font l'objet du rapport, et de l'émergence d'un marché mondial de l'emploi des gens de mer, le transport maritime est devenu le premier secteur économique réellement mondialisé. A cet égard, les mesures prises, et notamment la réglementation, doivent pouvoir s'appliquer à l'ensemble du secteur. Les normes internationales adoptées dans cette optique doivent tendre à promouvoir des conditions décentes, qu'il s'agisse de la qualité des navires, de la sécurité, des conditions de travail et de vie des gens de mer, conformément à l'appel lancé par le Directeur général du BIT dans son rapport intitulé *Un travail décent*²⁶.

Le rapport fait état de l'affaiblissement très net des régimes réglementaires nationaux, les régimes maritimes traditionnels tendant à disparaître au profit d'autres formes de régime. Le lien entre l'Etat du pavillon et le marin est devenu encore plus ténu du fait de la multiplicité des systèmes de propriété, de gestion et de contrôle des navires. Le rapport fait observer que le non-respect des réglementations sociales constitue le principal point faible de ce secteur dans un contexte caractérisé par une concurrence internationale de plus en plus vive et l'obligation de se conformer à des normes techniques. Il souligne la nécessité de relever les tarifs de fret, d'améliorer les conditions de travail et les normes, de renforcer les mécanismes réglementaires nationaux et de faire appliquer les normes internationales du travail. Il ne porte pas de jugement à l'emporte-pièce sur les conditions de vie et de travail des gens de mer, reconnaissant que ces dernières peuvent être très bonnes sur les navires battant tel ou tel pavillon ou d'un type particulier. Il n'en demeure pas moins que certaines situations, découlant des changements évoqués, suscitent des préoccupations.

²⁶ BIT: *Un travail décent*, rapport du Directeur général, Conférence internationale du Travail, Genève, 87^e session, 1999.

Le rapport recommande par conséquent l'adoption de normes minimales ni trop ambitieuses ni trop modestes. Ces normes répondraient à l'objectif fondamental de l'OIT aujourd'hui, à savoir que chaque femme et chaque homme puissent accéder à un travail décent et productif dans des conditions de liberté, d'équité, de sécurité et de dignité, conformément à l'appel lancé par le Directeur général dans son rapport²⁷. Cet objectif s'inscrit dans le cadre d'une économie mondiale, comme l'a rappelé la Conférence. La politique de «travail décent» doit être appliquée dans tous les pays, qu'ils soient développés, en développement ou en transition sur le plan économique, ainsi que dans tous les secteurs, y compris le secteur maritime.

Le rapport du Directeur général souligne l'importance de renforcer le travail normatif de l'OIT et la nécessité de conférer à ce travail une meilleure image en entreprenant un certain nombre d'actions, telles que notamment:

- préparer plus soigneusement le terrain en vue de l'adoption de nouvelles normes;
- explorer de nouvelles méthodes d'action normative;
- analyser de façon plus approfondie les normes existantes, leur synergie, leurs lacunes et leurs effets sur divers groupes;
- accélérer la révision des instruments périmés de façon à tirer profit des progrès déjà réalisés et à promouvoir les normes prioritaires comme autant de moyens de résoudre les problèmes;
- renforcer les effets du suivi des normes: et
- réaffirmer le rôle des normes de l'OIT dans un contexte mondial plus vaste²⁸.

Dans son rapport, le Directeur général souligne la nécessité de réaffirmer l'utilité des normes internationales; de rechercher plus activement de nouvelles démarches; d'encourager une concertation plus étroite avec les mandants; d'analyser les projets de normes du point de vue de leur incidence sur la politique socio-économique et de leur complémentarité vis-à-vis d'autres instruments internationaux; et d'intensifier les efforts promotionnels visant la ratification et l'application des normes. Par ailleurs, le rapport fait état des problèmes que pose la ratification, et notamment du fait que les parlements du monde entier sont souvent saisis d'une longue liste de textes à examiner²⁹. Le Directeur général affirme en particulier qu'«étant donné cette «concurrence» l'OIT se doit de vouer toute son attention aux normes les plus sensibles de manière qu'elles sortent du lot»³⁰. Il invite les partenaires sociaux à appeler l'attention sur d'autres instruments.

Certaines de ces actions peuvent permettre d'évaluer l'incidence des normes maritimes du travail, notamment à la lumière du rapport. La question est de savoir

²⁷ *Ibid.*, p. 3.

²⁸ *Ibid.*, p. 18.

²⁹ *Ibid.*, pp. 17-20.

³⁰ *Ibid.*, p. 20.

quelle importance ces normes ont. Quelle incidence ont-elles eue sur les conditions de travail et de vie des gens de mer, sur l'emploi dans ce secteur et sur le secteur lui-même? Pour quelles raisons les conventions du travail maritime ont-elles été si peu ratifiées par rapport à celles de l'OMI? On trouve dans le rapport certains éléments de réponse.

Le recueil des conventions et recommandations de l'OIT relatives au travail maritime comporte 30 conventions, un protocole et 23 recommandations regroupés sous différents chapitres. Sous le chapitre intitulé «Général», on trouve trois conventions et six recommandations. Quatre conventions et deux recommandations portent sur la formation et l'entrée en emploi, quatre autres conventions portent sur les conditions d'admission à l'emploi et trois autres encore sur les brevets de capacité. Cinq conventions et quatre recommandations traitent des conditions générales d'emploi et six conventions et neuf recommandations de la sécurité, de l'hygiène et du bien-être. Les questions de sécurité sociale font l'objet de cinq conventions et d'une recommandation et celle de l'inspection du travail d'une convention et d'une recommandation. Cette fragmentation s'explique par le fait que ces instruments ont tous été adoptés en réponse à des problèmes ou des besoins spécifiques survenant à un moment donné sur une période de près de quatre-vingts ans. Ils traitent de la plupart des questions de fond concernant les conditions de vie et de travail des gens de mer. Pourtant, tant leur ratification que leur mise en œuvre et leur actualisation se sont avérées très difficiles. En outre, compte tenu du nombre de traités, il est difficile pour les Etats Membres d'entamer une procédure de ratification distincte pour chacun des instruments. Cet ensemble de normes régissant un secteur d'activité d'envergure mondiale semble difficilement gérable aujourd'hui.

S'agissant des trente conventions et du protocole existants, le taux de ratification est très variable. En effet, certains de ces instruments ont été ratifiés par 81 Etats Membres³¹ et d'autres par aucun. La convention n° 147, qui est la convention maritime de l'OIT la plus connue, a été ratifiée à ce jour par 40 Etats Membres³², qui représentent environ 60 pour cent du tonnage mondial de jauge brute. La ratification en elle-même n'est pas l'unique élément à prendre en considération, car même si certaines conventions n'ont pas été ratifiées, elles ont influencé les lois et les pratiques nationales et, dans certains cas, sont appliquées sans avoir été ratifiées. Comme le montre le rapport, le contrôle des navires par l'Etat du port a permis de faire respecter certaines dispositions de la convention n° 147 par des pays tiers non signataires de ladite convention. Nombre de conventions maritimes ont un faible taux de ratification. Selon le rapport, la concurrence et les contraintes qu'elle suppose peuvent expliquer ce faible taux, tout comme le fait de privilégier les questions d'environnement et de sécurité au détriment des questions sociales, ou encore la fragmentation des normes du travail maritime. Les questions maritimes relèvent de ministères ou d'autorités spécialisés et les questions du travail relèvent du ministère du Travail d'où des problèmes de coordination et de compétence qui nuisent à la ratification des conventions sur le

³¹ La convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921, est l'instrument sur le travail maritime le plus ratifié.

³² L'applicabilité de cette convention a été étendue à 25 territoires non métropolitains, lesquels totalisent un tonnage considérable. C'est d'ailleurs ce qui explique que la convention n° 147 couvre un grand nombre de navires en dépit du fait qu'elle n'a été ratifiée que par 40 Etats Membres.

travail maritime. Les partenaires sociaux nationaux ont un rôle important à jouer pour ce qui est de promouvoir la ratification des conventions de l'OIT, mais ce rôle est affaibli du fait du recours aux registres internationaux et du fait que les gens de mer travaillent de plus en plus fréquemment sur des navires battant pavillon de pays dont ils ne sont pas ressortissants. Compte tenu du faible taux de ratification des conventions maritimes et du peu d'intérêt que suscitent les questions du travail pour les autorités nationales maritimes et législatives, on peut se demander si les normes actuelles répondent encore aux besoins du secteur.

Dans son étude, résumée dans la partie I du présent rapport, le groupe de travail sur la politique de révision des normes conclut que, sur l'ensemble des conventions maritimes examinées³³, sept d'entre elles sont périmées et devraient être révisées³⁴; 13 devraient être dénoncées³⁵ dont six devraient être retirées³⁶ dans la mesure où elles ne sont jamais entrées en vigueur – les pays étant invités à ratifier les conventions les plus récentes à la place des conventions proposées à la dénonciation; six sont considérées comme étant à jour ou méritant d'être promues³⁷; et il propose de maintenir le statu quo en ce qui concerne trois conventions³⁸. Pour ce qui est des recommandations, onze d'entre elles ont été jugées à jour ou pouvant être maintenues³⁹; quatre ont été considérées comme étant remplacées⁴⁰ et cinq ont été jugées périmées, et il a été proposé de les retirer⁴¹.

En résumé, 16 conventions maritimes ainsi que sept autres ayant été adoptées depuis 1987 sont considérées comme étant à jour et présentant un intérêt pour le secteur. Il convient d'ajouter à ces 23 conventions toutes les conventions maritimes traitant de sécurité sociale que l'on peut considérer comme étant à jour. Pour ce qui est des recommandations, dix d'entre elles ont été considérées comme étant à jour, ainsi que cinq recommandations adoptées depuis 1987 et toutes les recommandations maritimes traitant de sécurité sociale.

³³ De 1920 à 1996, 39 conventions, 29 recommandations et un protocole ont été adoptés par la Conférence internationale du Travail. Le recueil actuel du BIT en la matière ne comporte que 30 conventions, 23 recommandations et un protocole. Neuf conventions et six recommandations n'y figurent pas, car, en ce qui concerne les conventions, elles ne sont pas en vigueur faute d'un nombre suffisant de ratifications ou ne sont plus ratifiables du fait de l'entrée en vigueur d'une convention les révisant. D'autre part, les conventions dont on a estimé qu'elles ne présentaient plus d'intérêt à l'heure actuelle ne figurent pas dans le recueil. Il importe de rappeler que le groupe de travail n'a pas examiné les conventions et recommandations adoptées après 1985 qui, selon le Conseil d'administration, ne nécessitaient pas de mise à jour.

³⁴ Conventions n^{os} 16, 22, 68, 69, 73, 74 et 134.

³⁵ Conventions n^{os} 7, 9, 15, 23, 54, 57, 58, 72, 75, 76, 91, 93 et 109.

³⁶ Conventions n^{os} 54, 57, 72, 75, 76 et 93.

³⁷ Conventions n^{os} 108, 145, 146 et 147, 166 et 138 qui est une norme de portée générale.

³⁸ Conventions n^{os} 53, 92 et 133.

³⁹ Recommandations n^{os} 9, 30, 89, 107, 108, 137, 140, 141, 153, 154 et 155.

⁴⁰ Recommandations n^{os} 27, 28, 77 et 109.

⁴¹ Recommandations n^{os} 48, 49, 105, 106 et 138.

Cette partie du rapport a pour objet de dresser le bilan de l'ensemble des normes du travail maritime dans la perspective du rapport et de déterminer si elles répondent aux besoins actuels du secteur maritime. Les sections suivantes porteront sur les actions qui peuvent être envisagées pour tenir compte des changements intervenus et garantir la pertinence et l'utilité des normes en question.

Les options

Il est extrêmement important de parvenir à un consensus ou à une large convergence de vues sur la voie à suivre, les principales orientations de la démarche et les objectifs à atteindre. Les normes à mettre en place doivent tendre notamment à instaurer un système garantissant une protection de base que tous les Etats seraient invités à respecter et à promouvoir sur tous les territoires et navires relevant de leur juridiction.

Trois options se présentent en matière d'activité normative future visant le secteur maritime.

La première option consiste à limiter cette activité normative à la révision des sept normes périmées, considérées comme telles par le groupe de travail du Conseil d'administration sur la politique de révision des normes, laquelle révision a été approuvée par le Conseil d'administration⁴². Toutefois, ces instruments traitent de sujets très différents et, au mieux, ne pourront être réduits qu'à cinq, une fois leur révision effectuée. En l'absence de thème commun et faute, pour certains, de perspectives encourageantes en matière de ratification ou d'application, le regroupement de ces instruments ne semble pas faisable ni très intéressant. Cette option ne résoudrait pas nécessairement les problèmes actuels du secteur et ne garantirait pas non plus le succès des instruments révisés. Le Bureau ne se propose donc pas de l'examiner dans le présent rapport.

La seconde option consisterait à regrouper toutes les conventions maritimes à jour dans une nouvelle convention-cadre. On pourrait même y intégrer de nouvelles questions mais, pour l'heure, rien n'a été définitivement décidé à ce propos. Cette option est examinée plus en détail ci-après. Elle présente l'avantage d'offrir un instrument phare majeur amené à être le point de référence unique pour le secteur au lieu des 30 conventions et 23 recommandations actuelles. Elle représenterait une sorte de «charte sociale maritime» bien adaptée à la mondialisation, puisqu'elle régirait l'ensemble de la flotte mondiale.

La troisième option consisterait en quatre ou cinq conventions-cadres regroupant un certain nombre de conventions par thèmes majeurs. Elle présenterait l'avantage de traiter toutes les questions d'un même thème dans le cadre de conventions indépendantes les unes des autres, ce qui serait plus facile à articuler. Par ailleurs, le nombre d'instruments s'en trouverait considérablement réduit.

⁴² Les sept conventions concernées sont les suivantes: convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921; convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926; convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946; convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946; convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946; convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946; et convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970.

La solution de la convention-cadre

Il s'agirait dans ce cas de regrouper de façon thématique et cohérente les principes majeurs consacrés dans les instruments maritimes actuels à jour dont on estime qu'ils peuvent contribuer à la réalisation des buts et objectifs de l'Organisation, et notamment à la promotion du travail décent dans le secteur maritime. On veillerait dans le cadre de cette démarche à conserver le «capital» des ratifications actuelles tout en s'efforçant d'obtenir de nouvelles ratifications. La ou les nouvelles conventions remplaceraient toutes les conventions actuelles après l'obtention du nombre de ratifications voulu pour leur entrée en vigueur. On déciderait à ce moment soit de suspendre la ratification des conventions actuelles, soit de maintenir celle-ci temporairement ou indéfiniment. En tout état de cause, la ratification de la ou des nouvelles conventions entraînerait automatiquement la dénonciation des conventions actuelles correspondantes. Les Etats Membres qui ne ratifieraient pas le ou les nouveaux instruments resteraient liés par les conventions actuelles auxquelles ils sont parties.

Première option: révision des sept instruments

Comme indiqué, compte tenu qu'il n'est guère possible de regrouper les sept instruments concernés en une structure cohérente, cette option ne se prête pas à la démarche envisagée ci-dessus.

Deuxième option: adoption d'un instrument-cadre

Cette option prévoit la mise en place d'un instrument principal, la convention-cadre, qui serait structuré en différentes parties. La première traiterait des dispositions générales et intégrerait les dispositions pertinentes de la convention n° 147. Les autres parties aborderaient des thèmes spécifiques reprenant les principes fondamentaux tels que: conditions générales d'emploi (contrats d'emploi, rapatriement, emploi de gens de mer étrangers); hygiène et sécurité; prestations sociales; bien-être; et alimentation et logement. Les principales dispositions de fond des annexes à la convention n° 147 seraient reprises dans les différents chapitres susmentionnés.

Un certain nombre d'annexes contenant des spécifications détaillées viendraient compléter la convention-cadre. Elles préciseraient les moyens de mettre en œuvre les principes et les dispositions majeures de la convention. Chaque annexe serait liée à la partie correspondante de la convention. Leur intérêt résiderait dans le degré de précision qu'elles apporteraient et dans leur potentiel d'actualisation. La CPM, représentée par une sous-commission tripartite, et le Conseil d'administration pourraient prendre part à cette actualisation.

La convention contiendrait des dispositions finales prévoyant de nouveaux mécanismes de révision des annexes et attribuant un rôle éventuel à la CPM dans le processus de révision. L'important est de parvenir à mettre en place un instrument simple, qui tiendrait dûment compte de l'ensemble des principales questions, préoccupations et difficultés.

Une recommandation pourrait venir compléter la convention-cadre et ses annexes. Elle fournirait des orientations sur les sujets traités par la convention et

ses annexes ou sur des questions non abordées. Des recueils de directives pratiques et des principes directeurs pourraient également venir compléter ces instruments le cas échéant. Ils pourraient être adoptés et révisés par la CPM.

Le fait d'avoir un instrument-cadre unique permettrait de mieux gérer ledit instrument et de suivre les progrès des Etats Membres dans le domaine de la réalisation des objectifs fixés. A cet égard, les dispositions de l'article 19 de la Constitution pourraient pleinement s'appliquer⁴³; elles permettraient de dresser un bilan de l'instrument de façon plus suivie grâce à des études d'ensemble d'un nouveau type menées à intervalles réguliers afin d'évaluer la suite donnée aux dispositions de l'instrument, les difficultés rencontrées, les obstacles empêchant la ratification et la nécessité d'une révision éventuelle de l'instrument⁴⁴. Ces études viseraient les Etats Membres ayant ratifié l'instrument ainsi que les autres. D'autre part, le Bureau pourrait s'inspirer des conclusions de ces études aux fins de l'assistance technique fournie aux pays pour surmonter les éventuels obstacles en vue de la ratification et de l'application de la convention, et accessoirement pour faire des propositions d'amendements.

Troisième option: adoption de cinq instruments-cadres

La troisième option consisterait à adopter cinq instruments-cadres traitant des conditions générales d'emploi; de la l'hygiène et de la sécurité; du bien-être; des prestations sociales; et de l'alimentation et du logement. Des annexes pourraient également compléter ces instruments, lesquelles pourraient faire l'objet d'amendements selon la procédure décrite ci-après, celles-ci pouvant s'appliquer aux deuxième et troisième options.

Simplifier les mécanismes d'actualisation des normes

En vertu de la Constitution de l'OIT, les conventions et recommandations sont adoptées par la Conférence internationale du Travail à la majorité des deux tiers des délégués présents à la Conférence et soumises aux Etats Membres pour ratification. A ce jour, à quelques exceptions près, la même procédure est appliquée

⁴³ L'alinéa *b*) du paragraphe 5 de l'article 19 de la Constitution dispose que les Etats Membres s'engagent à soumettre la convention adoptée par la Conférence à l'autorité ou aux autorités dans la compétence desquelles rentre la matière, en vue de la transformer en loi ou de prendre des mesures d'un autre ordre. L'alinéa *c*) du même paragraphe dispose que les Membres informeront le Directeur général des mesures prises pour soumettre la convention à l'autorité ou aux autorités compétentes, en lui communiquant tous renseignements sur les décisions de celles-ci. En cas de non-ratification de la convention, l'alinéa *e*) du même paragraphe dispose que l'Etat Membre concerné «devra faire rapport au Directeur général du Bureau international du Travail, à des périodes appropriées, selon ce que décidera le Conseil d'administration, sur l'état de sa législation et sur sa pratique concernant la question qui fait l'objet de la convention, en précisant dans quelle mesure l'on a donné suite ou l'on se propose de donner suite à toute disposition de la convention par voie législative, par voie administrative, par voie de contrats collectifs ou par toute autre voie, et en exposant quelles difficultés empêchent ou retardent la ratification d'une telle convention».

⁴⁴ A l'heure actuelle, c'est le Conseil d'administration qui décide de procéder à une étude d'ensemble au titre de l'article 19 sur telle ou telle convention ou recommandation et c'est la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations qui examine l'étude en question.

pour la révision des conventions et, dans certains cas, des protocoles, ce qui suppose notamment que chaque amendement doit être officiellement accepté par l'Etat Membre avant de devenir applicable audit Membre. Toutefois, il n'existe aucun obstacle juridique à l'adoption d'une procédure simplifiée concernant l'amendement de dispositions détaillées relatives à l'application de la convention concernée. Comme indiqué ci-dessus, ces dispositions seraient énoncées dans les annexes à la convention qui, elle, contiendrait les dispositions de fond. Une procédure analogue a déjà été adoptée pour la révision des tableaux et de l'annexe à la convention (n° 121) sur les prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles, 1964⁴⁵.

La convention-cadre prévoirait des dispositions concernant les annexes ainsi que la procédure d'amendement de ces dernières. Ces annexes seraient d'application obligatoire mais pourraient être révisées dans le cadre d'un mécanisme simplifié, comme par exemple une procédure d'acceptation tacite du type de celle qui est applicable aux instruments de l'OMI. Les Etats Membres ayant ratifié la convention pourraient, dans un délai déterminé, rejeter les amendements adoptés. A l'expiration de ce délai et à la date convenue, l'amendement entrerait en vigueur pour tous les Etats Membres ne l'ayant pas rejeté⁴⁶. Les partenaires sociaux du secteur maritime participeraient au processus de révision ou d'amendement.

Valeur ajoutée du ou des nouveaux instruments-cadres

Il importe de définir quelle pourrait être la valeur ajoutée de cette formule. Elle permettrait de réunir en une seule convention des éléments actuellement dispersés dans plusieurs instruments, comme indiqué précédemment. Les principaux points positifs sont les suivants:

- regroupement thématique et cohérent des trente conventions et du protocole et des vingt-neuf recommandations en un ou plusieurs instruments;
- articulation des principes de base applicables au secteur maritime en vue de l'universalité sectorielle des obligations;
- contenu simplifié des dispositions de la convention;

⁴⁵ S'agissant du tableau à la convention n° 121, qui contient une liste des maladies professionnelles, il est dit au paragraphe 7 de l'article 19 de cet instrument: «...à cet effet, on utilisera la Classification internationale type, par industrie, de toutes les branches d'activité économique, adoptée par le Conseil économique et social de l'Organisation des Nations Unies à sa septième session, le 27 août 1948, et qui est reproduite, sous sa forme révisée, en annexe à la présente convention, compte tenu de toute modification qui pourrait encore lui être apportée». Le paragraphe 1 de l'article 31 de ladite convention dispose que «La Conférence internationale du Travail peut, à toute session où la question est inscrite à son ordre du jour, adopter à la majorité des deux tiers des amendements au tableau I joint à la présente convention.»

⁴⁶ On pourrait également envisager de mettre en place une procédure d'amendement en vertu de laquelle il ne serait pas possible de refuser d'accepter tel ou tel amendement. Une disposition à cet effet pourrait être libellée en ces termes: «Tout amendement aux annexes sera considéré comme accepté au bout de (x) années, si pas plus d'un tiers des Etats Membres parties à la convention n'y est opposé.» Les Etats Membres qui deviendraient parties à la convention après l'entrée en vigueur d'un amendement ratifieraient la convention telle que modifiée.

-
- annexes ne prévoyant pas un traitement moins favorable;
 - application du principe de l'équivalence d'ensemble⁴⁷ en cas de non-acceptation de certaines dispositions, pour ce qui est des dispositions relatives à la convention n° 147;
 - mécanismes simplifiés d'actualisation des annexes (procédures d'amendement distinctes de celle applicable à la convention);
 - procédures d'exécution, et notamment contrôle des navires par l'Etat du port;
 - mise en place éventuelle d'un nouveau type d'étude d'ensemble, menée régulièrement et permettant de suivre de plus près les progrès faits pour atteindre les objectifs de la convention;
 - rôle plus dynamique des partenaires sociaux maritimes dans le cadre de la CPM ou d'une CPM à composition élargie;
 - dispositions prévoyant la fourniture d'une assistance technique en vue d'appuyer les efforts des gouvernements, des armateurs et des gens de mer et d'inciter au respect des dispositions des instruments.

Inconvénients éventuels de la nouvelle formule

Après avoir évoqué la valeur ajoutée que pourrait apporter la nouvelle formule, il convient de faire le point de ses inconvénients éventuels. On notera notamment les points suivants:

- Dans la mesure où la convention-cadre reprendrait les principaux éléments et principes des conventions actuelles, certaines dispositions, qui à l'heure actuelle font partie du dispositif des conventions, pourraient être reprises dans les annexes, lesquelles sont néanmoins de nature contraignante, ou éventuellement dans les recommandations.
- Rien ne garantit que la ou les conventions-cadres auront plus de succès que les conventions actuelles. En cas d'échec en la matière, on pourrait craindre un affaiblissement de l'ensemble des normes actuelles. Toutefois, le fait de pouvoir procéder régulièrement au suivi de l'application d'un instrument unique par le biais d'études d'ensemble d'un type nouveau peut atténuer, voire éliminer, ce risque. Ce nouvel instrument pourrait favoriser le succès de la convention.

⁴⁷ La notion d'équivalence d'ensemble énoncée à l'article 2 de la convention n° 147 signifie selon l'interprétation qui en a été donnée que «les dispositions législatives ou réglementaires prises au niveau national peuvent différer sur des points de détail..., mais [que] les Etats doivent s'engager à veiller à ce que le but général poursuivi par [les conventions énumérées] soit atteint». BIT: *Normes du travail dans les navires marchands*, rapport de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations, Conférence internationale du Travail, 77^e session, 1990, paragr. 69.

-
- La convention n° 147 est aujourd’hui une norme généralement reconnue sur le plan international et tout doit être fait pour la conserver⁴⁸.

Renforcer le rôle de la Commission paritaire maritime

La Commission paritaire maritime est la seule commission permanente du secteur professionnel encore en activité aujourd’hui et qui dispose de son propre règlement intérieur. Ses membres sont désignés par la Conférence internationale du Travail, ce qui leur donne une légitimité certaine. La CPM a toujours joué un rôle important dans l’élaboration des normes. En outre, elle joue un rôle législatif important dans l’établissement du salaire de base des matelots qualifiés, même si cela s’inscrit dans le cadre d’une recommandation⁴⁹. Le montant déterminé par la CPM devient, après approbation du Conseil d’administration, une décision de l’Organisation que le Directeur général est tenu de notifier aux Etats Membres.

Dans une lettre commune datée du 15 juillet 1999, adressée au Directeur général, les secrétaires du groupe des armateurs et du groupe des gens de mer de la CPM ont souligné l’importance d’un mécanisme distinct et indépendant pour l’élaboration des instruments concernant les gens de mer, qui permettrait d’adopter des normes répondant aux besoins spécifiques du secteur maritime. Il permettrait en outre aux deux parties de travailler en étroite collaboration avec des représentants des gouvernements pour élaborer des normes du travail auxquelles ils sont favorables. La lettre du 15 juillet soulignait également la nécessité de renforcer le rôle de la CPM en tant que mécanisme de dialogue social. C’est une idée que la CPM pourrait approfondir, notamment si elle envisage d’organiser, directement ou par le biais d’un groupe de travail, des réunions ad hoc pour examiner tout nouveau projet d’instrument. Compte tenu de sa composition bipartite et du fait qu’elle peut recommander au Conseil d’administration de convoquer des sous-commissions tripartites, la CPM pourrait réfléchir à cette option, qui garantirait que les propositions qu’elle pourrait être amenée à faire seront acceptables pour les gouvernements.

Conclusion

L’analyse développée ci-dessus avait pour objet de donner des orientations quant à une éventuelle voie à suivre. L’ensemble des normes du travail maritime ont fait leurs preuves et certaines en particulier ont eu une incidence considérable sur le secteur. Elles n’ont cependant pas eu autant de succès que les conventions de l’OMI. La mondialisation de l’économie a des répercussions même sur les secteurs d’activité qui ont de tout temps eu une dimension mondiale. Les normes du travail maritime actuellement en vigueur ont prouvé leur efficacité. Elles sont plus que

⁴⁸ Il convient de noter que la ratification de la nouvelle convention-cadre entraînerait la dénonciation automatique des conventions actuelles correspondantes, y compris de la convention n° 147. Si le nouvel instrument devait être largement ratifié, cela éliminerait tout problème concernant la convention n° 147.

⁴⁹ Paragraphe 10 de la recommandation (n° 187) sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.

jamais nécessaires aujourd'hui et tous les efforts doivent être déployés pour qu'elles conservent leur intérêt, répondent aux besoins du secteur et permettent à tous les gens de mer d'avoir un travail décent.

Points à examiner

Eu égard aux informations fournies par ce rapport et à toute autre information dont elle dispose, la commission souhaitera peut-être examiner quelles initiatives ou mesures il convient de prendre pour faire progresser le débat sur l'avenir des normes du travail maritime. Elle souhaitera peut-être examiner les points suivants.

1. Faudrait-il limiter l'activité normative visant le secteur maritime aux sept instruments dont le Conseil d'administration a demandé la révision – et, si tel est le cas, quelle démarche adopter?
2. Quelles recommandations faudrait-il faire, selon la commission, au sujet des instruments de sécurité sociale examinés dans la partie II?
3. Faudrait-il adopter une démarche normative plus large et, dans l'affirmative, la notion d'instrument-cadre, telle que définie ci-dessus, est-elle une option intéressante et dans le cadre de quelle structure ou sous quelle forme la mettre en œuvre?
4. S'agissant du contenu technique des futurs instruments, dans quelle mesure la commission juge-t-elle que le ou les instruments devraient être globaux en ce qui concerne les principes de base et les dispositions de fond et être complétés par des textes plus détaillés – annexes, recommandations, recueil de directives pratiques et principes directeurs, etc.?
5. Quelles mesures prendre pour que la commission participe étroitement à tous les travaux préparatoires concernant l'élaboration de nouveaux instruments?
6. Quelles mesures prendre pour que les gouvernements prennent part à ce processus dès les premières étapes?

Annexe I

Résumé des décisions prises par le Conseil d'administration au sujet des conventions et recommandations maritimes*

Sujet	Conventions proposées à la révision	Instruments à jour	Instruments périmés	Conventions proposées à la dénonciation	Mise à l'écart	Abrogation	Retrait	Demande d'informations complémentaires	Statu quo
Général		C.108 C.145 et R.154 C.147 Protocole 147 et R.155			C.91	C.91		R.139	R.9 R.107 R.108
Formation et accès à l'emploi	C.22	C.179 et R.186	C.9 R.77					R.137	
Conditions générales d'emploi	C.16 C.73	C.146 R.153 C.166 et R.174 C.180 R.187	C.23 et R.27 C.54 C.57 et R.49 C.72 C.76 C.91 C.93 C.109 et R.109				C.54 C.57 C.72 C.75 C.76 C.93 R.49		
Sécurité, hygiène et bien-être	C.68 C.134	C.163 et R.173 C.164	C.75 R.48 R.105 R.106 R.138				R.105 R.106 R.48 R.138	R.78 R.142	C.92 C.133 R.140 R.141
Age minimum			C.7 C.15		C.15				
Inspection du travail		C.178 et R.185	R.28						
Certificats de capacité	C.69 C.74								C.53

* Certaines conventions et recommandations peuvent apparaître sous différentes rubriques. En ce qui concerne la convention n° 91, par exemple, il a été décidé qu'elle était périmée et devait être mise à l'écart en attendant d'être abrogée.

Annexe II

Liste des ratifications des conventions internationales du travail (au 9 octobre 2000)

Convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920			
Date d'entrée en vigueur: 27.09.1921		54 ratifications	
Angola	4.06.1976	Jamaïque	8.07.1963
Australie	28.06.1935	Lettonie	3.06.1926
Bahamas	25.05.1976	Papouasie-Nouvelle-Guinée	1.05.1976
Canada	31.03.1926	Sainte-Lucie	14.05.1980
Colombie	20.06.1933	Saint-Vincent-et-les Grenadines	21.10.1998
Estonie	3.03.1923	Sierra Leone	15.06.1961
Grenade	9.07.1979	Singapour	25.10.1965
Guinée-Bissau	21.02.1977		

Dénonciation (du fait de la ratification de la convention n° 138)			
Allemagne	11.06.1929	Japon	7.06.1924
	Dénoncée le 19.06.1976		Dénoncée le 5.06.2000
Argentine	30.11.1933	Luxembourg	16.04.1928
	Dénoncée le 11.11.1996		Dénoncée le 24.03.1977
Barbade	8.05.1967	Malaisie – Sarawak	3.03.1964
	Dénoncée le 4.01.2000		Dénoncée le 9.09.1997
Belgique	4.02.1925	Malte	4.01.1965
	Dénoncée le 19.04.1988		Dénoncée le 9.06.1988
Belize	15.12.1983	Maurice	2.12.1969
	Dénoncée le 6.03.2000		Dénoncée le 30.07.1990
Bulgarie	16.03.1923	Nicaragua	12.04.1934
	Dénoncée le 23.04.1980		Dénoncée le 2.11.1981
Chili	18.10.1935	Norvège	7.10.1927
	Dénoncée le 1.02.1999		Dénoncée le 8.07.1980
Chine	2.12.1936	Pologne	21.06.1924
	Dénoncée le 28.04.1999		Dénoncée le 22.03.1978
Cuba	6.08.1928	Portugal	24.10.1960
	Dénoncée le 19.06.1976		Dénoncée le 20.05.1998
Danemark	12.05.1924	Roumanie	8.05.1922
	Dénoncée le 13.11.1997		Dénoncée le 19.06.1976
République dominicaine	4.02.1933	Royaume-Uni	14.07.1921
	Dénoncée le 15.06.1999		Dénoncée le 7.06.2000
Espagne	20.06.1924	Seychelles	6.02.1978
	Dénoncée le 16.05.1977		Dénoncée le 7.03.2000
Finlande	10.10.1925	Sri Lanka	2.09.1950
	Dénoncée le 19.06.1976		Dénoncée le 11.02.2000
Grèce	16.12.1925	Suède	27.09.1921
	Dénoncée le 14.03.1986		Dénoncée le 23.04.1990
Guyana	8.06.1966	République-Unie de Tanzanie – Zanzibar	22.06.1964
	Dénoncée le 15.04.1998		Dénoncée le 16.12.1998
Hongrie	1.03.1928	Venezuela	20.11.1944
	Dénoncée le 28.05.1998		Dénoncée le 15.07.1987
Irlande	4.09.1925	Yougoslavie	1.04.1927
	Dénoncée le 22.06.1978		Dénoncée le 6.12.1983
Italie	14.07.1932		
	Dénoncée le 28.07.1981		

Dénonciation de la convention et ratification de la convention n° 58			
Brésil	8.06.1936	Pays-Bas	26.03.1925
	Dénoncée le 9.01.1974		Dénoncée le 8.07.1947
Mexique	17.08.1948	Uruguay	6.06.1933
	Dénoncée le 18.07.1952		Dénoncée le 17.10.1955

Convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (naufnage), 1920**Date d'entrée en vigueur: 16.03.1923****59 ratifications**

Allemagne	4.03.1930	Japon	22.08.1955
Argentine	30.11.1933	Lettonie	29.08.1930
Australie	28.06.1935	Liban	6.12.1993
Belgique	4.02.1925	Luxembourg	16.04.1928
Belize	15.12.1983	Malte	4.01.1965
Bosnie-Herzégovine	2.06.1993	Maurice	2.12.1969
Bulgarie	16.03.1923	Mexique	20.05.1937
Canada	31.03.1926	Nicaragua	12.04.1934
Chili	18.10.1935	Nigéria	16.06.1961
Colombie	20.06.1933	Norvège	21.07.1936
Costa Rica	23.07.1991	Nouvelle-Zélande	11.01.1980
Croatie	8.10.1991	Panama	19.06.1970
Cuba	6.08.1928	Papouasie-Nouvelle-Guinée	1.05.1976
Danemark	15.02.1938	Pays-Bas	15.12.1937
Dominique	28.02.1983	Pérou	4.04.1962
Espagne	20.06.1924	Pologne	21.06.1924
Estonie	3.03.1923	Portugal	19.05.1981
Ex-République yougoslave de Macédoine	17.11.1991	Roumanie	10.11.1930
Fidji	19.04.1974	Royaume-Uni	12.03.1926
Finlande	20.01.1950	Sainte-Lucie	14.05.1980
France	21.03.1929	Seychelles	6.02.1978
Ghana	18.03.1965	Sierra Leone	15.06.1961
Grèce	16.12.1925	Singapour	25.10.1965
Grenade	9.07.1979	Slovénie	29.05.1992
Iles Salomon	6.08.1985	Sri Lanka	25.04.1951
Iraq	19.04.1966	Suède	1.01.1935
Irlande	5.07.1930	Suisse	21.04.1960
Italie	8.09.1924	Tunisie	14.04.1970
Jamaïque	8.07.1963	Uruguay	6.06.1933
		Yougoslavie	30.09.1929

Convention (n° 9) sur le placement des marins, 1920**Date d'entrée en vigueur: 23.11.1921****39 ratifications**

Allemagne	6.06.1925	Israël	19.06.1969
Argentine	30.11.1933	Italie	8.09.1924
Belgique	4.02.1925	Japon	23.11.1922
Bosnie-Herzégovine	2.06.1993	Lettonie	3.06.1926
Bulgarie	16.03.1923	Liban	6.12.1993
Cameroun	25.05.1970	Luxembourg	16.04.1928
Chili	18.10.1935	Mexique	1.09.1939
Colombie	20.06.1933	Nicaragua	12.04.1934
Croatie	8.10.1991	Nouvelle-Zélande	29.03.1938
Cuba	6.08.1928	Panama	19.06.1970
Danemark	23.08.1938	Pays-Bas	9.01.1948
Djibouti	3.08.1978	Pérou	4.04.1962
Egypte	4.08.1982	Pologne	21.06.1924
Espagne	23.02.1931	Roumanie	10.11.1930
Estonie	3.03.1923	Slovénie	29.05.1992
Ex-République yougoslave de Macédoine	17.11.1991	Suède	27.09.1921
France	25.01.1928	Uruguay	6.06.1933
Grèce	16.12.1925	Yougoslavie	30.09.1929

Dénonciation

Australie 3.08.1925
Dénoncée le 31.08.1998

Dénonciation (du fait de la ratification de la convention n° 179)

Finlande 7.10.1922
Dénoncée le 25.05.1999

Norvège 23.11.1921
Dénoncée le 11.06.1999

Convention (n° 15) sur l'âge minimum (soutiers et chauffeurs), 1921**Date d'entrée en vigueur: 20.11.1922****70 ratifications**

Australie	28.06.1935	Liban	1.06.1977
Bangladesh	22.06.1972	Mauritanie	8.11.1963
Cameroun	3.09.1962	Myanmar	20.11.1922
Canada	31.03.1926	Nigéria	17.10.1960
Colombie	20.06.1933	Nouvelle-Zélande	26.11.1959
Djibouti	3.08.1978	Pakistan	20.11.1922
Estonie	8.09.1922	Panama	19.06.1970
Ghana	20.05.1957	Sainte-Lucie	14.05.1980
Grenade	9.07.1979	Sierra Leone	13.06.1961
Inde	20.11.1922	Singapour	25.10.1965
Jamaïque	26.12.1962	Trinité-et-Tobago	24.05.1963
Lettonie	9.09.1924		

Dénonciation (du fait de la ratification de la convention n° 138)

Allemagne	11.06.1929	Luxembourg	16.04.1928
	Dénoncée le 19.06.1976		Dénoncée le 24.03.1977
Argentine	26.05.1936	Malaisie – Sabah	3.03.1964
	Dénoncée le 11.11.1996		Dénoncée le 9.09.1997
Bélarus	6.11.1956	Malaisie – Sarawak	3.03.1964
	Dénoncée le 3.05.1979		Dénoncée le 9.09.1997
Belgique	19.07.1926	Malte	4.01.1965
	Dénoncée le 19.04.1988		Dénoncée le 9.06.1988
Belize	15.12.1983	Maroc	14.03.1958
	Dénoncée le 6.03.2000		Dénoncée le 6.01.2000
Bulgarie	6.03.1925	Maurice	2.12.1969
	Dénoncée le 23.04.1980		Dénoncée le 30.07.1990
Chili	18.10.1935	Nicaragua	12.04.1934
	Dénoncée le 1.02.1999		Dénoncée le 2.11.1981
Chine	2.12.1936	Norvège	7.10.1927
	Dénoncée le 28.04.1999		Dénoncée le 8.07.1980
Chypre	23.09.1960	Pays-Bas	17.06.1931
	Dénoncée le 2.10.1997		Dénoncée le 14.09.1976
Cuba	7.07.1928	Pologne	21.06.1924
	Dénoncée le 19.06.1976		Dénoncée le 22.03.1978
Danemark	12.05.1924	Roumanie	18.08.1923
	Dénoncée le 13.11.1997		Dénoncée le 19.06.1976
Espagne	20.06.1924	Royaume-Uni	8.03.1926
	Dénoncée le 16.05.1977		Dénoncée le 7.06.2000
Finlande	10.10.1925	Fédération de Russie	10.08.1956
	Dénoncée le 19.06.1976		Dénoncée le 3.05.1979
France	16.01.1928	Seychelles	6.02.1978
	Dénoncée le 13.07.1990		Dénoncée le 7.03.2000
Grèce	14.06.1930	Sri Lanka	25.04.1951
	Dénoncée le 14.03.1986		Dénoncée le 11.02.2000
Guatemala	13.06.1989	Suède	14.07.1925
	Dénoncée le 27.04.1990		Dénoncée le 23.04.1990
Guyana	8.06.1966	Suisse	21.04.1960
	Dénoncée le 15.04.1998		Dénoncée le 17.08.1999
Hongrie	1.03.1928	République-Unie de Tanzanie	30.01.1962
	Dénoncée le 28.05.1998		Dénoncée le 16.12.1998
Iraq	19.04.1966	Turquie	29.09.1959
	Dénoncée le 13.02.1985		Dénoncée le 30.10.1998
Irlande	5.07.1930	Ukraine	14.09.1956
	Dénoncée le 22.06.1978		Dénoncée le 3.05.1979
Islande	21.08.1956	Uruguay	6.06.1933
	Dénoncée le 6.12.1999		Dénoncée le 2.06.1977
Italie	8.09.1924	Yémen	14.04.1969
	Dénoncée le 28.07.1981		Dénoncée le 15.06.2000
Japon	4.12.1930	Yougoslavie	1.04.1927
	Dénoncée le 5.06.2000		Dénoncée le 6.12.1983
Kenya	13.01.1964		
	Dénoncée le 9.04.1979		

Convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921**Date d'entrée en vigueur: 20.11.1922****81 ratifications**

Albanie	3.06.1957	Jamaïque	26.12.1962
Allemagne	11.06.1929	Japon	7.06.1924
Argentine	26.05.1936	Kenya	9.02.1971
Australie	28.06.1935	Kirghizistan	31.03.1992
Azerbaïdjan	19.05.1992	Lettonie	9.09.1924
Bangladesh	22.06.1972	Luxembourg	16.04.1928
Bélarus	6.11.1956	Malaisie – Sabah	3.03.1964
Belgique	19.07.1926	Malaisie – Sarawak	3.03.1964
Belize	15.12.1983	Malte	4.01.1965
Bosnie-Herzégovine	2.06.1993	Maurice	2.12.1969
Brésil	8.06.1936	Mexique	9.03.1938
Bulgarie	6.03.1925	Myanmar	20.11.1922
Cameroun	3.09.1962	Nicaragua	12.04.1934
Canada	31.03.1926	Nigéria	17.10.1960
Chili	18.10.1935	Norvège	5.12.1980
Chine	2.12.1936	Nouvelle-Zélande	5.12.1961
Chypre	23.09.1960	Pakistan	20.11.1922
Colombie	20.06.1933	Panama	19.06.1970
Costa Rica	23.07.1991	Pays-Bas	9.03.1928
Croatie	8.10.1991	Pologne	21.06.1924
Cuba	7.07.1928	Roumanie	18.08.1923
Danemark	23.04.1938	Royaume-Uni	8.03.1926
Djibouti	3.08.1978	Fédération de Russie	10.08.1956
Dominique	28.02.1983	Sainte-Lucie	14.05.1980
Espagne	20.06.1924	Saint-Vincent-et-les Grenadines	21.10.1998
Estonie	8.09.1922	Seychelles	6.02.1978
Ex-République yougoslave de Macédoine	17.11.1991	Sierra Leone	13.06.1961
Finlande	10.10.1925	Singapour	25.10.1965
France	22.03.1928	Slovénie	29.05.1992
Ghana	20.05.1957	Somalie	18.11.1960
Grèce	28.06.1930	Sri Lanka	25.04.1951
Grenade	9.07.1979	Suède	14.07.1925
Guatemala	13.06.1989	Suisse	21.04.1960
Guinée	12.12.1966	Tadjikistan	26.11.1993
Hongrie	1.03.1928	République-Unie de Tanzanie	30.01.1962
Iles Salomon	6.08.1985	Trinité-et-Tobago	24.05.1963
Inde	20.11.1922	Tunisie	14.04.1970
Iraq	19.04.1966	Ukraine	14.09.1956
Irlande	5.07.1930	Uruguay	6.06.1933
Italie	8.09.1924	Yémen	14.04.1969
		Yougoslavie	1.04.1927

Convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926**Date d'entrée en vigueur: 4.04.1928****57 ratifications**

Allemagne	20.09.1930	Irlande	5.07.1930
Argentine	14.03.1950	Italie	10.10.1929
Australie	1.04.1935	Japon	22.08.1955
Bahamas	25.05.1976	Libéria	21.06.1977
Bangladesh	22.06.1972	Luxembourg	16.04.1928
Barbade	8.05.1967	Malte	4.01.1965
Belgique	3.10.1927	Maroc	14.03.1958
Belize	15.12.1983	Mauritanie	8.11.1963
Bosnie-Herzégovine	2.06.1993	Mexique	12.05.1934
Brésil	18.06.1965	Myanmar	31.10.1932
Bulgarie	29.11.1929	Nicaragua	12.04.1934
Canada	30.06.1938	Norvège	29.03.1940
Chili	18.10.1935	Nouvelle-Zélande	29.03.1938
Chine	2.12.1936	Pakistan	31.10.1932
Colombie	20.06.1933	Panama	19.06.1970
Croatie	8.10.1991	Papouasie-Nouvelle-Guinée	1.05.1976
Cuba	7.07.1928	Pays-Bas	15.12.1937
Djibouti	3.08.1978	Pérou	4.04.1962
Dominique	28.02.1983	Pologne	8.08.1931
Egypte	4.08.1982	Portugal	23.05.1983
Espagne	23.02.1931	Royaume-Uni	14.06.1929
Estonie	10.05.1929	Sierra Leone	15.06.1961
Ex-République yougoslave de Macédoine	17.11.1991	Singapour	25.10.1965
Finlande	8.04.1947	Slovénie	29.05.1992
France	4.04.1928	Somalie	18.11.1960
Ghana	18.03.1965	Tunisie	14.04.1970
Inde	31.10.1932	Uruguay	6.06.1933
Iraq	4.10.1966	Venezuela	20.11.1944
		Yougoslavie	30.09.1929

Convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926**Date d'entrée en vigueur: 16.04.1928****45 ratifications**

Allemagne	14.03.1930	Kirghizistan	31.03.1992
Argentine	14.03.1950	Libéria	21.06.1977
Azerbaïdjan	19.05.1992	Luxembourg	16.04.1928
Belgique	3.10.1927	Mauritanie	8.11.1963
Bosnie-Herzégovine	2.06.1993	Mexique	12.05.1934
Bulgarie	29.11.1929	Nicaragua	12.04.1934
Chine	2.12.1936	Nouvelle-Zélande	11.01.1980
Chypre	19.09.1995	Panama	19.06.1970
Colombie	20.06.1933	Pays-Bas	5.05.1948
Croatie	8.10.1991	Pérou	4.04.1962
Cuba	7.07.1928	Philippines	17.11.1960
Djibouti	3.08.1978	Pologne	8.08.1931
Egypte	4.08.1982	Portugal	23.05.1983
Espagne	23.02.1931	Royaume-Uni	3.06.1985
Estonie	9.07.1928	Fédération de Russie	4.11.1969
Ex-République yougoslave de Macédoine	17.11.1991	Slovénie	29.05.1992
France	4.03.1929	Somalie	18.11.1960
Ghana	18.03.1965	Suisse	21.04.1960
Grèce	6.05.1981	Tadjikistan	26.11.1993
Iraq	23.09.1976	Tunisie	14.04.1970
Irlande	5.07.1930	Ukraine	17.06.1970
Italie	10.10.1929	Uruguay	6.06.1933
		Yougoslavie	30.09.1929

Convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936**Date d'entrée en vigueur: 29.03.1939****33 ratifications**

Allemagne	18.11.1988	France	19.06.1947
Argentine	17.02.1955	Irlande	10.06.1985
Belgique	11.04.1938	Israël	19.06.1969
Bosnie-Herzégovine	2.06.1993	Italie	22.10.1952
Brésil	12.10.1938	Libéria	9.05.1960
Bulgarie	29.12.1949	Jamahiriya arabe libyenne	15.11.1974
Croatie	8.10.1991	Luxembourg	15.02.1991
Cuba	5.02.1971	Mauritanie	8.11.1963
Danemark	13.07.1938	Mexique	1.09.1939
Djibouti	3.08.1978	Norvège	7.07.1937
Egypte	20.05.1939	Nouvelle-Zélande	29.03.1938
Espagne	5.05.1971	Panama	19.06.1970
Estonie	20.06.1938	Pérou	4.04.1962
Etats-Unis	29.10.1938	Philippines	17.11.1960
Ex-République yougoslave de Macédoine	17.11.1991	Slovénie	29.05.1992
Finlande	8.04.1947	République arabe syrienne	26.07.1960
		Yougoslavie	26.05.1961

Convention (n° 54) des congés payés des marins, 1936**Pas en vigueur****6 ratifications**

Bulgarie	29.12.1949	Mexique	12.06.1942
Etats-Unis	29.10.1938	Uruguay	18.03.1954

Dénonciation (du fait de la ratification de la convention n° 91)

Belgique	11.04.1938	France	19.06.1947
	Dénoncée le 14.09.1967		Dénoncée le 14.09.1967

Convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936**Date d'entrée en vigueur: 29.10.1939****16 ratifications**

Belgique	11.04.1938	Italie	22.10.1952
Bulgarie	29.12.1949	Libéria	9.05.1960
Djibouti	3.08.1978	Luxembourg	15.02.1991
Egypte	4.08.1982	Maroc	14.03.1958
Espagne	30.11.1971	Mexique	15.09.1939
Etats-Unis	29.10.1938	Panama	4.06.1971
France	19.06.1947	Pérou	4.04.1962
Grèce	19.06.1968	Tunisie	14.04.1970

Convention (n° 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936**Date d'entrée en vigueur: 9.12.1949****19 ratifications**

Algérie	19.10.1962	France	9.12.1948
Allemagne	12.12.1956	Luxembourg	15.02.1991
Belgique	3.08.1949	Mexique	1.02.1984
Bosnie-Herzégovine	2.06.1993	Norvège	6.06.1966
Bulgarie	29.12.1949	Panama	4.06.1971
Croatie	8.10.1991	Pérou	4.04.1962
Djibouti	3.08.1978	Royaume-Uni	30.09.1944
Egypte	4.08.1982	Slovénie	29.05.1992
Ex-République yougoslave de Macédoine	17.11.1991	Yougoslavie	13.10.1958

Dénonciation (du fait de la ratification de la convention n° 165)

Espagne 30.11.1971
Dénoncée le 2.07.1991

Convention (n° 57) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936**Pas en vigueur****4 ratifications**

Australie	24.09.1938	Bulgarie	29.12.1949
Belgique	11.04.1938	Etats-Unis	29.10.1938

Convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936**Date d'entrée en vigueur: 11.04.1939****52 ratifications**

Argentine	17.02.1955	Liban	6.12.1993
Australie	11.06.1992	Libéria	9.05.1960
Belize	15.12.1983	Mauritanie	8.11.1963
Brésil	12.10.1938	Mexique	18.07.1952
Canada	10.09.1951	Nigéria	16.06.1961
Djibouti	3.08.1978	Nouvelle-Zélande	7.06.1946
Etats-Unis	29.10.1938	Panama	19.06.1970
Fidji	19.04.1974	Pérou	4.04.1962
Ghana	20.05.1957	Sierra Leone	13.06.1961
Grenade	9.07.1979	Sri Lanka	18.05.1959
Guatemala	30.10.1961	République-Unie de	
Jamaïque	26.12.1962	Tanzanie – Zanzibar	22.06.1964
		Yémen	14.04.1969

Dénonciation (du fait de la ratification de la convention n° 138)

Albanie	3.06.1957	Japon	22.08.1955
	Dénoncée le 16.02.1998		Dénoncée le 5.06.2000
Algérie	19.10.1962	Kenya	13.01.1964
	Dénoncée le 30.04.1984		Dénoncée le 9.04.1979
Bélarus	6.11.1956	Maurice	2.12.1969
	Dénoncée le 3.05.1979		Dénoncée le 30.07.1990
Belgique	11.04.1938	Norvège	7.07.1937
	Dénoncée le 19.04.1988		Dénoncée le 8.07.1980
Bulgarie	29.12.1949	Pays-Bas	8.07.1947
	Dénoncée le 23.04.1980		Dénoncée le 14.09.1976
Chypre	10.01.1995	Fédération de Russie	10.08.1956
	Dénoncée le 2.10.1997		Dénoncée le 3.05.1979
Cuba	20.07.1953	Seychelles	6.02.1978
	Dénoncée le 19.06.1976		Dénoncée le 7.03.2000
Danemark	4.06.1955	Suède	6.01.1939
	Dénoncée le 13.11.1997		Dénoncée le 23.04.1990
Espagne	5.05.1971	Suisse	21.04.1960
	Dénoncée le 16.05.1977		Dénoncée le 17.08.1999
France	9.12.1948	Tunisie	14.04.1970
	Dénoncée le 13.07.1990		Dénoncée le 19.10.1995
Grèce	9.10.1963	Turquie	29.09.1959
	Dénoncée le 14.03.1986		Dénoncée le 30.10.1998
Iraq	30.12.1939	Ukraine	14.09.1956
	Dénoncée le 13.02.1985		Dénoncée le 3.05.1979
Islande	21.08.1956	Uruguay	18.03.1954
	Dénoncée le 6.12.1999		Dénoncée le 2.06.1977
Italie	22.10.1952	Yougoslavie	5.05.1958
	Dénoncée le 28.07.1981		Dénoncée le 6.12.1983

Convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946**Date d'entrée en vigueur: 24.03.1957****23 ratifications**

Algérie	19.10.1962	Irlande	12.06.1956
Angola	4.06.1976	Italie	22.10.1952
Argentine	24.09.1956	Luxembourg	15.02.1991
Belgique	5.12.1951	Norvège	28.01.1957
Bulgarie	29.12.1949	Nouvelle-Zélande	31.05.1977
Canada	19.03.1951	Panama	4.06.1971
Egypte	10.08.1982	Pays-Bas	17.06.1958
Espagne	14.07.1971	Pérou	4.04.1962
France	9.12.1948	Pologne	13.04.1954
Grèce	28.08.1981	Portugal	13.06.1952
Guinée-Bissau	21.02.1977	Royaume-Uni	6.08.1953
Guinée équatoriale	23.04.1996		

Convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946**Date d'entrée en vigueur: 22.04.1953****36 ratifications**

Algérie	19.10.1962	Irlande	16.06.1951
Angola	4.06.1976	Italie	22.10.1952
Australie	29.08.1995	Japon	29.07.1975
Azerbaïdjan	19.05.1992	Kirghizistan	31.03.1992
Belgique	5.12.1951	Luxembourg	15.02.1991
Bosnie-Herzégovine	2.06.1993	Norvège	6.03.1952
Bulgarie	29.12.1949	Nouvelle-Zélande	11.01.1980
Canada	19.03.1951	Panama	4.06.1971
Croatie	8.10.1991	Pays-Bas	23.02.1951
Djibouti	3.08.1978	Pérou	4.04.1962
Egypte	4.08.1982	Pologne	13.04.1954
Espagne	5.05.1971	Portugal	13.06.1952
Ex-République yougoslave de Macédoine	17.11.1991	Royaume-Uni	29.07.1949
France	9.12.1948	Fédération de Russie	4.11.1969
Ghana	18.03.1965	Slovénie	29.05.1992
Grèce	9.10.1963	Tadjikistan	26.11.1993
Guinée-Bissau	21.02.1977	Ukraine	17.06.1970
Indonésie	30.03.1992	Yougoslavie	6.03.1961

Convention (n° 70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946**Pas en vigueur****7 ratifications**

Algérie	19.10.1962	Pérou	4.04.1962
France	9.12.1948	Pologne	8.10.1956
Pays-Bas	22.12.1961	Royaume-Uni	20.05.1953

Dénonciation (du fait de la ratification de la convention n° 165)

Espagne	8.05.1973
	Dénoncée le 2.07.1991

Convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946**Date d'entrée en vigueur: 10.10.1962****13 ratifications**

Algérie	19.10.1962	Italie	10.04.1962
Argentine	17.02.1955	Liban	6.12.1993
Bulgarie	29.12.1949	Norvège	4.07.1949
Djibouti	3.08.1978	Panama	4.06.1971
Egypte	4.08.1982	Pays-Bas	27.08.1957
France	9.12.1948	Pérou	4.04.1962
Grèce	2.12.1986		

Convention (n° 72) des congés payés des marins, 1946**Pas en vigueur****5 ratifications**

Bulgarie	29.12.1949
----------	------------

Dénonciation (du fait de la ratification de la convention n° 91)

Algérie	19.10.1962	Finlande	23.08.1949
	Dénoncée le 14.09.1967		Dénoncée le 14.09.1967
Cuba	13.01.1954	France	9.12.1948
	Dénoncée le 14.09.1967		Dénoncée le 14.09.1967

Convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946**Date d'entrée en vigueur: 17.08.1955****43 ratifications**

Algérie	19.10.1962	Irlande	6.06.1986
Allemagne	8.10.1976	Italie	22.10.1952
Angola	4.06.1976	Japon	22.08.1955
Argentine	17.02.1955	Kirghizistan	31.03.1992
Australie	29.08.1995	Liban	6.12.1993
Azerbaïdjan	19.05.1992	Lituanie	19.11.1997
Belgique	5.12.1951	Luxembourg	15.02.1991
Bosnie-Herzégovine	2.06.1993	Malte	18.05.1990
Bulgarie	29.12.1949	Norvège	17.02.1955
Canada	19.03.1951	Panama	4.06.1971
République de Corée	9.12.1992	Pays-Bas	17.06.1958
Croatie	8.10.1991	Pérou	4.04.1962
Danemark	28.07.1980	Pologne	13.04.1954
Djibouti	3.08.1978	Portugal	13.06.1952
Egypte	10.08.1982	Fédération de Russie	4.11.1969
Espagne	14.07.1971	Slovénie	29.05.1992
Ex-République yougoslave de Macédoine	17.11.1991	Suède	9.01.1962
Finlande	15.05.1956	Tadjikistan	26.11.1993
France	9.12.1948	Tunisie	14.04.1970
Grèce	6.05.1981	Ukraine	17.06.1970
Guinée-Bissau	21.02.1977	Uruguay	18.03.1954
		Yougoslavie	25.11.1966

Convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946**Date d'entrée en vigueur: 14.07.1951****27 ratifications**

Algérie	19.10.1962	Guinée-Bissau	21.02.1977
Angola	4.06.1976	Irlande	21.06.1957
Barbade	8.05.1967	Italie	23.06.1981
Belgique	5.12.1951	Liban	6.12.1993
Bosnie-Herzégovine	2.06.1993	Luxembourg	15.02.1991
Canada	19.03.1951	Maurice	2.12.1969
Croatie	8.10.1991	Nouvelle-Zélande	5.12.1961
Egypte	30.03.1967	Panama	4.06.1971
Espagne	5.05.1971	Pays-Bas	14.07.1950
Etats-Unis	9.04.1953	Pologne	13.04.1954
Ex-République yougoslave de Macédoine	17.11.1991	Portugal	13.06.1952
France	9.12.1948	Royaume-Uni	13.05.1952
Ghana	18.03.1965	Slovénie	29.05.1992
		Yougoslavie	22.12.1961

Convention (n° 75) sur le logement des équipages, 1946**Pas en vigueur****5 ratifications**

Bulgarie 29.12.1949

Dénonciation (du fait de la ratification de la convention n° 92)

Finlande	23.08.1949	Norvège	4.07.1949
	Dénoncée le 29.01.1953		Dénoncée le 29.01.1953
France	9.12.1948	Suède	21.10.1947
	Dénoncée le 29.01.1953		Dénoncée le 29.01.1953

Convention (n° 76) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946**Pas en vigueur****1 ratification**

Australie 25.01.1949

Convention (n° 91) sur les congés payés des marins (révisée), 1949**Date d'entrée en vigueur: 14.09.1967****24 ratifications**

Algérie	19.10.1962	Guinée-Bissau	21.02.1977
Angola	4.06.1976	Islande	15.07.1952
Belgique	30.08.1962	Israël	30.03.1953
Bosnie-Herzégovine	2.06.1993	Mauritanie	8.11.1963
Croatie	8.10.1991	Norvège	29.06.1950
Cuba	29.04.1952	Pologne	8.10.1956
Djibouti	3.08.1978	Slovénie	29.05.1992
Ex-République yougoslave de Macédoine	17.11.1991	Tunisie	14.04.1970
		Yougoslavie	11.08.1967

Dénonciation (du fait de la ratification de la convention n° 146)

Brésil	18.06.1965	Italie	5.05.1971
	Dénoncée le 24.09.1998		Dénoncée le 28.07.1981
Espagne	05.05.1971	Pays-Bas	22.12.1961
	Dénoncée le 9.03.1979		Dénoncée le 12.11.1980
Finlande	22.12.1951	Portugal	29.07.1952
	Dénoncée le 15.01.1990		Dénoncée le 25.06.1984
France	26.10.1951		
	Dénoncée le 15.06.1978		

Convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949**Date d'entrée en vigueur: 29.01.1953****42 ratifications**

Algérie	19.10.1962	Guinée équatoriale	23.04.1996
Allemagne	14.08.1974	Iraq	1.12.1977
Angola	4.06.1976	Irlande	21.07.1952
Australie	11.06.1992	Israël	21.08.1980
Azerbaïdjan	19.05.1992	Italie	23.06.1981
Belgique	30.08.1962	Kirghizistan	31.03.1992
Bosnie-Herzégovine	2.06.1993	Libéria	21.06.1977
Brésil	8.06.1954	Luxembourg	15.02.1991
Chypre	19.09.1995	Norvège	29.06.1950
Costa Rica	2.06.1960	Nouvelle-Zélande	31.05.1977
Croatie	8.10.1991	Panama	4.06.1971
Cuba	29.04.1952	Pays-Bas	17.06.1958
Danemark	30.09.1950	Pologne	13.04.1954
Egypte	4.08.1982	Portugal	29.07.1952
Espagne	14.07.1971	Royaume-Uni	6.08.1953
Ex-République yougoslave de Macédoine	17.11.1991	Fédération de Russie	4.11.1969
Finlande	22.12.1951	Slovénie	29.05.1992
France	26.10.1951	Suède	18.07.1950
Ghana	18.03.1965	Tadjikistan	26.11.1993
Grèce	2.12.1986	Ukraine	17.06.1970
Guinée-Bissau	21.02.1977	Yougoslavie	25.11.1966

Convention (n° 93) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949**Pas en vigueur****6 ratifications**

Australie	3.03.1954	Iraq	15.08.1985
Brésil	18.06.1965	Philippines	29.12.1953
Cuba	29.04.1952	Uruguay	18.03.1954

Convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958**Date d'entrée en vigueur: 19.02.1961****60 ratifications**

Algérie	13.08.1991	Italie	12.08.1963
Angola	4.06.1976	Kirghizistan	31.03.1992
Antigua-et-Barbuda	2.02.1983	Lettonie	8.03.1993
Azerbaïdjan	19.05.1992	Libéria	8.07.1981
Barbade	8.05.1967	Lituanie	19.11.1997
Bélarus	28.02.1994	Luxembourg	15.02.1991
Belize	15.12.1983	Malte	4.01.1965
Brésil	5.11.1963	Maurice	2.12.1969
Bulgarie	26.01.1977	Mexique	11.09.1961
Cameroun	29.11.1982	République de Moldova	23.03.2000
Canada	31.05.1967	Norvège	26.10.1970
Cuba	30.12.1975	Panama	19.06.1970
Danemark	26.10.1970	Pologne	15.03.1993
Djibouti	3.08.1978	Portugal	3.08.1967
Dominique	28.02.1983	Roumanie	20.09.1976
Espagne	5.05.1971	Royaume-Uni	18.02.1964
Estonie	11.12.1996	<i>Conformément aux dispositions de l'article 1, paragraphe 2, de la convention, les pêcheurs ne sont pas considérés comme gens de mer aux fins de la présente convention.</i>	
Fidji	19.04.1974	Fédération de Russie	4.11.1969
Finlande	26.10.1970	Sainte-Lucie	14.05.1980
France	8.06.1967	Saint-Vincent-et-les Grenadines	21.10.1998
Ghana	19.02.1960	Seychelles	6.02.1978
Grèce	9.10.1963	Sri Lanka	24.11.1995
Grenade	9.07.1979	Suède	26.10.1970
Guatemala	28.11.1960	Tadjikistan	26.11.1993
Guinée-Bissau	21.02.1977	République-Unie de	
Guyana	8.06.1966	Tanzanie – Tanganyika	26.11.1962
Honduras	20.06.1960	République tchèque	6.08.1996
Iles Salomon	6.08.1985	Tunisie	26.10.1959
République islamique d'Iran	13.03.1967	Ukraine	17.06.1970
Iraq	23.09.1986	Uruguay	28.06.1973
Irlande	17.06.1961		
Islande	26.10.1970		

Convention (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958**Pas en vigueur****16 ratifications**

Australie	15.06.1972	Guatemala	2.08.1961
Bosnie-Herzégovine	2.06.1993	Iraq	23.09.1986
Brésil	30.11.1966	Italie	23.06.1981
<i>A l'exclusion de la partie II</i>		Liban	6.12.1993
Croatie	8.10.1991	Mexique	11.09.1961
Espagne	14.07.1971	Portugal	9.01.1981
Ex-République yougoslave de		Slovénie	29.05.1992
Macédoine	17.11.1991	Yougoslavie	14.01.1966
France	8.06.1967		
<i>A l'exclusion de la partie II</i>			

Ratification conditionnelle

Norvège	30.08.1966
<i>A l'exclusion de la partie II</i>	

Convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970**Date d'entrée en vigueur: 27.08.1991****25 ratifications**

Allemagne	14.08.1974	Libéria	8.05.1978
Australie	11.06.1992	Nigéria	12.06.1973
Azerbaïdjan	19.05.1992	Norvège	14.03.1975
Brésil	16.04.1992	Nouvelle-Zélande	31.05.1977
Côte d'Ivoire	19.06.1972	Pays-Bas	8.01.1985
Finlande	22.11.1974	Pologne	9.10.1975
France	24.03.1972	Royaume-Uni	26.03.1981
Grèce	24.09.1986	Fédération de Russie	27.08.1990
Guinée	26.05.1977	Suède	17.02.1972
Israël	21.08.1980	Tadjikistan	26.11.1993
Italie	23.06.1981	Ukraine	24.08.1993
Kirghizistan	31.03.1992	Uruguay	2.06.1977
Liban	6.12.1993		

Convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970**Date d'entrée en vigueur: 17.02.1973****27 ratifications**

Allemagne	14.08.1974	Kenya	6.06.1990
Azerbaïdjan	19.05.1992	Kirghizistan	31.03.1992
Brésil	25.07.1996	Mexique	2.05.1974
Costa Rica	8.06.1979	Nigéria	12.06.1973
Danemark	28.07.1980	Norvège	9.03.1976
Egypte	4.08.1982	Nouvelle-Zélande	31.05.1977
Espagne	30.11.1971	Pologne	26.06.1980
Finlande	22.11.1974	Roumanie	28.10.1975
France	27.02.1978	Fédération de Russie	5.10.1987
Grèce	8.06.1977	Suède	17.02.1972
Guinée	26.05.1977	Tadjikistan	26.11.1993
Israël	21.08.1980	République-Unie de Tanzanie	30.05.1983
Italie	23.06.1981	Uruguay	2.06.1977
Japon	3.07.1978		

Convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973

Date d'entrée en vigueur: 19.06.1976

100 ratifications

Afrique du Sud <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	30.03.2000	Egypte <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	9.06.1999
Albanie <i>Age minimum spécifié: 16 ans</i>	16.02.1998	El Salvador <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	23.01.1996
Algérie <i>Age minimum spécifié: 16 ans</i>	30.04.1984	Emirats arabes unis <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	2.10.1998
Allemagne <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	8.04.1976	Equateur <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	19.09.2000
Antigua-et-Barbuda <i>Age minimum spécifié: 16 ans</i>	17.03.1983	Erythrée <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	22.02.2000
Argentine <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	11.11.1996	Espagne <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	16.05.1977
Autriche <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	18.09.2000	Ethiopie <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	27.05.1999
Azerbaïdjan <i>Age minimum spécifié: 16 ans</i>	19.05.1992	Ex-République yougoslave de Macédoine <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	17.11.1991
Barbade <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	4.01.2000	Finlande <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	13.01.1976
Bélarus <i>Age minimum spécifié: 16 ans</i>	3.05.1979	France <i>Age minimum spécifié: 16 ans</i>	13.07.1990
Belgique <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	19.04.1988	Géorgie <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	23.09.1996
Belize <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	6.03.2000	Grèce <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	14.03.1986
Bolivie <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	11.06.1997	Guatemala <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	27.04.1990
Bosnie-Herzégovine <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	2.06.1993	Guinée équatoriale <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	12.06.1985
Botswana <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	5.06.1997	Guyana <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	15.04.1998
Bulgarie <i>Age minimum spécifié: 16 ans</i>	23.04.1980	Honduras <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	9.06.1980
Burkina Faso <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	11.02.1999	Hongrie <i>Age minimum spécifié: 16 ans</i>	28.05.1998
Burundi <i>Age minimum spécifié: 16 ans</i>	19.07.2000	Indonésie <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	7.06.1999
Cambodge <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	23.08.1999	Iraq <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	13.02.1985
République centrafricaine <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	28.06.2000	Irlande <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	22.06.1978
Chili <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	1.02.1999	Islande <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	6.12.1999
Chine <i>Age minimum spécifié: 16 ans</i>	28.04.1999	Israël <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	21.06.1979
Chypre <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	2.10.1997	Italie <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	28.07.1981
Congo <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	26.11.1999	Japon <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	5.06.2000
République de Corée <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	28.01.1999	Jordanie <i>Age minimum spécifié: 16 ans</i>	23.03.1998
Costa Rica <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	11.06.1976	Kenya <i>Age minimum spécifié: 16 ans</i>	9.04.1979
Croatie <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	8.10.1991	Kirghizistan <i>Age minimum spécifié: 16 ans</i>	31.03.1992
Cuba <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	7.03.1975	Koweït <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	15.11.1999
Danemark <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	13.11.1997	Jamahiriya arabe libyenne <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	19.06.1975
République dominicaine <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	15.06.1999	Lituanie <i>Age minimum spécifié: 16 ans</i>	22.06.1998
Dominique <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	27.09.1983		

Convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973

Luxembourg <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	24.03.1977	Sénégal <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	15.12.1999
Madagascar <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	31.05.2000	Seychelles <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	7.03.2000
Malaisie <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	9.09.1997	Slovaquie <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	29.09.1997
Malte <i>Age minimum spécifié: 16 ans</i>	9.06.1988	Slovénie <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	29.05.1992
Maroc <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	6.01.2000	Sri Lanka <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	11.02.2000
Maurice <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	30.07.1990	Suède <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	23.04.1990
République de Moldova <i>Age minimum spécifié: 16 ans</i>	21.09.1999	Suisse <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	17.08.1999
Népal <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	30.05.1997	Tadjikistan <i>Age minimum spécifié: 16 ans</i>	26.11.1993
Nicaragua <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	2.11.1981	République-Unie de Tanzanie <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	16.12.1998
Niger <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	4.12.1978	Togo <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	16.03.1984
Norvège <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	8.07.1980	Tunisie <i>Age minimum spécifié: 16 ans</i>	19.10.1995
Pays-Bas <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	14.09.1976	Turquie <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	30.10.1998
Philippines <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	4.06.1998	Ukraine <i>Age minimum spécifié: 16 ans</i>	3.05.1979
Pologne <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	22.03.1978	Uruguay <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	2.06.1977
Portugal <i>Age minimum spécifié: 16 ans</i>	20.05.1998	Venezuela <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	15.07.1987
Roumanie <i>Age minimum spécifié: 16 ans</i>	19.11.1975	Yémen <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	15.06.2000
Royaume-Uni <i>Age minimum spécifié: 16 ans</i>	7.06.2000	Yougoslavie <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	6.12.1983
Fédération de Russie <i>Age minimum spécifié: 16 ans</i>	3.05.1979	Zambie <i>Age minimum spécifié: 15 ans</i>	9.02.1976
Rwanda <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	15.04.1981	Zimbabwe <i>Age minimum spécifié: 14 ans</i>	6.06.2000
Saint-Marin <i>Age minimum spécifié: 16 ans</i>	1.02.1995		

Convention (n° 145) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976**Date d'entrée en vigueur: 3.05.1979****17 ratifications**

Brésil	18.05.1990	Italie	23.06.1981
Costa Rica	16.06.1981	Maroc	7.03.1980
Cuba	9.02.1979	Norvège	24.01.1979
Egypte	17.03.1983	Nouvelle-Zélande	11.01.1980
Espagne	28.04.1978	Pays-Bas	10.01.1979
Finlande	2.10.1978	Pologne	10.10.1979
France	3.05.1978	Portugal	23.05.1983
Hongrie	8.06.1978	Suède	6.10.1981
Iraq	14.11.1979		

Convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976**Date d'entrée en vigueur: 13.06.1979****13 ratifications**

Brésil	24.09.1998	Iraq	15.02.1985
<i>Durée du congé annuel spécifiée: 30 jours</i>		<i>Durée du congé annuel spécifiée: 36 jours</i>	
Cameroun	13.06.1978	Italie	28.07.1981
<i>Durée du congé annuel spécifiée: 60 jours consécutifs pour les officiers et 3 jours consécutifs par mois pour les matelots</i>		<i>Durée du congé annuel spécifiée: 30 jours</i>	
Espagne	9.03.1979	Kenya	14.09.1990
<i>Durée du congé annuel spécifiée: 37, 40 ou 60 jours selon les différentes catégories de navigation, et 44, 60 ou 64 jours pour les congés exceptionnels, selon les cargaisons des différents bateaux</i>		<i>Durée du congé annuel spécifiée: 30 jours</i>	
Finlande	15.01.1990	Maroc	10.07.1980
<i>Durée du congé annuel spécifiée: 30 jours</i>		<i>Durée du congé annuel spécifiée: 30 jours</i>	
France	15.06.1978	Nicaragua	1.10.1981
<i>Durée du congé annuel spécifiée: 116 jours pour les officiers et matelots employés à bord des navires de commerce français et un minimum de 111 jours pour les équipages des remorqueurs et des navires portuaires</i>		<i>Durée du congé annuel spécifiée: 30 jours</i>	
		Pays-Bas	12.11.1980
		<i>Durée du congé annuel spécifiée: 30 jours</i>	
		Portugal	25.06.1984
		<i>Durée du congé annuel spécifiée: 30 jours</i>	
		Suède	7.06.1978
		<i>Durée du congé annuel spécifiée: 5 semaines</i>	

Convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976**Date d'entrée en vigueur: 28.11.1981****40 ratifications**

Allemagne	14.07.1980	Israël	6.12.1996
Azerbaïdjan	19.05.1992	Italie	23.06.1981
Barbade	16.05.1994	Japon	31.05.1983
Belgique	16.09.1982	Kirghizistan	31.03.1992
Brésil	17.01.1991	Lettonie	12.11.1998
Canada	25.05.1993	Liban	6.12.1993
Chypre	19.09.1995	Libéria	8.07.1981
Costa Rica	24.06.1981	Luxembourg	15.02.1991
Croatie	19.07.1996	Maroc	15.06.1981
Danemark	28.07.1980	Norvège	24.01.1979
Egypte	17.03.1983	Pays-Bas	25.01.1979
Espagne	28.04.1978	Pologne	2.06.1995
Etats-Unis	15.06.1988	Portugal	2.05.1985
Finlande	2.10.1978	Royaume-Uni	28.11.1980
France	2.05.1978	Fédération de Russie	7.05.1991
Grèce	18.09.1979	Slovénie	21.06.1999
Inde	26.09.1996	Suède	20.12.1978
Iraq	15.02.1985	Tadjikistan	26.11.1993
Irlande	16.12.1992	Trinité-et-Tobago	3.06.1999
<i>A ratifié le protocole de 1996</i>		Ukraine	17.03.1994
Islande	11.05.1999		

Convention (n° 153) sur la durée du travail et les périodes de repos (transports routiers), 1979**Date d'entrée en vigueur: 10.02.1983****7 ratifications**

Equateur	20.05.1988	Suisse	4.05.1981
Espagne	7.02.1985	Uruguay	19.06.1989
Iraq	17.04.1985	Venezuela	5.07.1983
Mexique	10.02.1982		

Convention (n° 154) sur la négociation collective, 1981**Date d'entrée en vigueur: 11.08.1983****30 ratifications**

Argentine	29.01.1993	République de Moldova	14.02.1997
Azerbaïdjan	12.08.1993	Niger	5.06.1985
Bélarus	8.09.1997	Norvège	22.06.1982
Belgique	29.03.1988	Ouganda	27.03.1990
Belize	22.06.1999	Ouzbékistan	15.12.1997
Brésil	10.07.1992	Pays-Bas	22.12.1993
Chypre	16.01.1989	Roumanie	15.12.1992
Espagne	11.09.1985	Saint-Marin	1.02.1995
Finlande	9.02.1983	Suède	11.08.1982
Gabon	6.12.1988	Suisse	16.11.1983
Grèce	17.09.1996	Suriname	5.06.1996
Guatemala	29.10.1996	République-Unie de Tanzanie	14.08.1998
Hongrie	4.01.1994	Ukraine	16.05.1994
Lettonie	25.07.1994	Uruguay	19.06.1989
Lituanie	26.09.1994	Zambie	4.02.1986

Convention (n° 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981**Date d'entrée en vigueur: 11.08.1983****33 ratifications**

Bélarus	30.05.2000	Lettonie	25.07.1994
Belize	22.06.1999	Mexique	1.02.1984
Bosnie-Herzégovine	2.06.1993	République de Moldova	28.04.2000
Brésil	18.05.1992	Mongolie	3.02.1998
Cap-Vert	9.08.2000	Nigéria	3.05.1994
Chypre	16.01.1989	Norvège	22.06.1982
Croatie	8.10.1991	Pays-Bas	22.05.1991
Cuba	7.09.1982	Portugal	28.05.1985
Danemark	10.07.1995	Fédération de Russie	2.07.1998
Espagne	11.09.1985	Slovaquie	1.01.1993
Ethiopie	28.01.1991	Slovénie	29.05.1992
Ex-République yougoslave de Macédoine	17.11.1991	Suède	11.08.1982
Finlande	24.04.1985	République tchèque	1.01.1993
Hongrie	4.01.1994	Uruguay	5.09.1988
Irlande	4.04.1995	Venezuela	25.06.1984
Islande	21.06.1991	Viet Nam	3.10.1994
Kazakhstan	30.07.1996	Yougoslavie	15.12.1987

Convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987**Date d'entrée en vigueur: 2.07.1992****2 ratifications**

Espagne	2.07.1991	Hongrie	13.12.1989
<i>A accepté les obligations de l'article 9 de la convention en ce qui concerne les branches mentionnées à l'article 3 a) et c), et celles de l'article 11 en ce qui concerne les branches mentionnées à l'article 3 b), e) et g)</i>		<i>A accepté les obligations de l'article 9 de la convention en ce qui concerne les branches mentionnées à l'article 3 b), d) et e)</i>	

Convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996**Date d'entrée en vigueur: 22.04.2000****4 ratifications**

Finlande	25.05.1999	Norvège	11.06.1999
Irlande	22.04.1999	Philippines	13.03.1998

Convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996**Pas en vigueur****1 ratification**

Irlande	22.04.1999
---------	------------

Annexe III

Procédure d'amendement tacite dans les traités dont l'Organisation maritime internationale (OMI) est le dépositaire

La question de l'accélération de la mise en vigueur des amendements aux conventions dont l'OMI est le dépositaire a été soulevée pour la première fois à la fin des années soixante, en réaction au fait que plusieurs amendements importants aux traités dont l'OMI était le dépositaire n'avaient pas été acceptés par un nombre suffisant d'Etats parties pour pouvoir entrer en vigueur.

En ce qui concerne les premières conventions, les amendements entraient en vigueur une fois qu'un certain pourcentage des Etats parties, généralement les deux tiers, avaient déposé un instrument d'acceptation. En général, cela signifiait qu'un nombre d'acceptations beaucoup plus important que celui requis à l'origine pour permettre l'entrée en vigueur d'une convention était nécessaire pour l'amender, surtout si les parties contractantes étaient nombreuses.

Pour remédier à cette situation, l'OMI a conçu une nouvelle procédure d'amendement.

A strictement parler, cette procédure devrait être appelée «procédure d'acceptation tacite» puisqu'elle prévoit l'adoption normale, expresse, des amendements (par exemple si les deux tiers des délégations des Etats présents qui participent au vote sont favorables aux amendements) et leur mise en œuvre par acceptation tacite.

Dans la pratique, au lieu d'exiger qu'un amendement n'entre en vigueur qu'après avoir été accepté par le nombre prescrit d'Etats parties, la nouvelle procédure prévoit qu'un amendement adopté par l'organe compétent de l'OMI lors d'une session ouverte à la participation de tous les Etats parties à la convention à modifier est réputé avoir été accepté à une date déterminée, sauf par les parties qui y ont fait objection, et entre en vigueur à une date ultérieure déterminée, sauf si, avant la première de ces deux dates, un nombre spécifié de parties, normalement un tiers, notifient qu'elles élèvent une objection contre cet amendement.

Pour les traités techniques, la procédure d'amendement tacite a été utilisée dans le dessein de modifier les annexes techniques, et pour les traités juridiques elle a été utilisée dans celui de modifier les plafonds des indemnités compensatoires prévues dans ces instruments.

La procédure d'amendement tacite est inscrite dans les conventions techniques suivantes de l'OMI: la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL 1966); la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (TONNAGE 1969); la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, 1972 (CSC 1972); la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (COLREG 1972); la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78); la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974); la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 1978); la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977 (TORREMOLINOS 77/93).

Pour ce qui est des traités juridiques, les instruments suivants contiennent la procédure d'amendement tacite: le protocole de 1992 à la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (protocole de 1992 à la CLC de 1969); le protocole de 1992 à la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (protocole de 1992 à la convention de 1971 portant création du Fonds); le protocole de 1992 à la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS 1996). Comme indiqué plus haut, la procédure d'amendement tacite est utilisée ici pour modifier le plafond des indemnités compensatoires.

Il faut reconnaître que la procédure d'amendement tacite a grandement accéléré le processus d'amendement des traités de l'OMI.

On trouvera ci-après un exemple d'amendement tacite à SOLAS 1974:

Amendements de 1999 (chapitre VII)

A. Adoption

Le Comité de la sécurité maritime (MSC), à sa soixante et onzième session (mai 1999), a adopté, par la résolution MSC.87(71), conformément à l'article VIII de la convention, des amendements au chapitre VII de la convention.

B. Entrée en vigueur

Conformément à l'article VIII)(b)(vii)(2) de la convention, et comme décidé par le MSC, ces amendements entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2001 à moins que, avant le 1^{er} juillet 2000, plus d'un tiers 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, n'aient notifié qu'ils élèvent une objection contre ces amendements.

...