



PREMIÈRE QUESTION À L'ORDRE DU JOUR

Suivi des consultations relatives aux conventions sur les gens de mer**Table des matières**

	<i>Page</i>
Introduction	1
I. Décisions de révision.....	2
C.16 – Examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921.....	2
C.73 – Examen médical des gens de mer, 1946.....	2
II. Demandes d'informations complémentaires	4
2.1. C.22 – Convention sur le contrat d'engagement des marins, 1926	4
2.2. C.68 – Convention sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946.....	6
C.69 – Convention sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946.....	6
2.3. C.74 – Convention sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946.....	9
2.4. C.92 – Convention sur le logement des équipages (révisée), 1949.....	11
2.5. C.134 – Convention sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970.....	13
III. Promotion de la ratification des conventions révisées	14
3.1. Age minimum.....	15
3.2. Recrutement et placement	17
3.3. Durée du travail et effectifs des navires	18
3.4. Logement des équipages	19
3.5. Congés annuels.....	19
3.6. Rapatriement	20
Remarques finales.....	21

Introduction

1. Le présent document est soumis à l'examen du groupe de travail à sa dixième réunion, qui se tiendra au cours de la 277^e session (mars 2000) du Conseil d'administration. Il rend compte en détail du résultat de l'action de suivi menée en 1999 au sujet des décisions concernant les instruments relatifs aux gens de mer ¹ et analyse les informations reçues de 43 Etats Membres au cours des consultations organisées en 1999 ².
2. Les consultations ont été menées conformément aux décisions du Conseil d'administration invitant les Etats Membres à informer le Bureau sur trois questions distinctes: 1) le fait de savoir si la révision de deux conventions devrait être considérée séparément ou conjointement; 2) les obstacles et difficultés rencontrés qui pourraient empêcher ou retarder la ratification de six conventions ou qui pourraient mettre en évidence un besoin de révision totale ou partielle de celles-ci; 3) les intentions des Etats Membres quant à la ratification de certaines conventions révisées relatives aux gens de mer et à la dénonciation simultanée des conventions correspondantes, plus anciennes et périmées. Le résultat des consultations relatives à ces trois questions sera examiné séparément dans le présent document. Le groupe de travail est invité à formuler des recommandations sur la base des propositions figurant dans les deux premières parties du document et à prendre note des informations fournies dans la troisième partie.
3. Conformément à la recommandation du groupe de travail, les gouvernements ont été invités à organiser des consultations tripartites afin de mettre en œuvre les décisions du Conseil d'administration et à communiquer au Bureau toutes observations qu'ils souhaiteraient faire. A quelques exceptions près, les réponses reçues indiquent que des consultations tripartites ont eu lieu et, dans la plupart des cas, les avis et opinions des organisations d'employeurs et de travailleurs figurent dans les informations fournies au Bureau ³.
4. Il convient de rappeler qu'afin d'aider le groupe de travail l'avis des mandants qui font partie de la Commission paritaire maritime a été sollicité. Un groupe de travail mixte officieux représentant des organisations d'armateurs et de gens de mer s'est réuni à Genève en juillet 1998 et a entrepris en 1999 une analyse cas par cas des instruments en question et formulé des recommandations ⁴.
5. La 29^e session de la Commission paritaire maritime se tiendra en janvier 2001, et l'une des questions à son ordre du jour est l'examen des instruments maritimes de l'OIT. Il est à prévoir que la commission exprimera des avis non seulement sur la forme et le contenu technique des instruments à réviser éventuellement, mais aussi sur la manière dont ces instruments ou leur contenu pourraient être intégrés dans une éventuelle convention-cadre, conformément aux indications données par le Directeur général dans son rapport à la

¹ Voir documents GB.273/LILSWP/PRS/4, GB.273/LILSWP/PRS/4(Rév.1) GB.274/LILSWP/PRS/2 et GB.274/LILSWP/PRS/4(Rév.1).

² Les décisions ont été communiquées aux Etats Membres en deux occasions en 1999, en même temps qu'une demande les priant de transmettre leurs observations au BIT. Il n'a pas été possible de tenir compte des réponses reçues après le 15 janvier 2000.

³ Les avis des partenaires sociaux n'ont été indiqués séparément que lorsqu'ils diffèrent de ceux du gouvernement.

⁴ Ces avis sont indiqués à propos de chacune des conventions examinées plus loin. Voir aussi l'annexe IV au document GB.274/LILSWP/PRS/2.

87^e session (1999) de Conférence internationale du Travail (*Un travail décent*). L'inclusion d'une ou plusieurs conventions dans le portefeuille en vue d'une révision éventuelle ne préjuge pas de la meilleure manière de les traiter, ce qui inclut la possibilité d'envisager une convention-cadre ⁵.

I. Décisions de révision

C.16 – Examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921

C.73 – Examen médical des gens de mer, 1946

Rappel des faits

6. Au cours de l'examen de la convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921, ⁶ et de la convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946 ⁷, il a été noté que l'un des problèmes concernant l'application de ces conventions est que les normes d'aptitude pour les gens de mer sont très variables. Afin de remédier à cette situation, l'OIT et l'OMS ont élaboré conjointement en 1997 des directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer. C'est dans ce contexte que le Conseil d'administration a décidé qu'il y avait lieu de réviser les conventions n^{os} 16 et 73.
7. Le Conseil d'administration a également décidé que les Etats Membres devraient être consultés sur le fait de savoir si la révision de ces conventions devrait être considérée séparément ou conjointement ⁸.
8. Une demande d'informations a donc été adressée à tous les Etats Membres, dont 90 sont parties soit à la convention n° 16, soit à la convention n° 73, soit aux deux. Trente-deux réponses ont été reçues, dont 24 provenant de parties à l'une ou l'autre des deux conventions et une d'une organisation de travailleurs ⁹.

⁵ L'*Australie* et la *Nouvelle-Zélande* se sont déclarées favorables à cette approche.

⁶ Voir document GB.273/LILS/WP/PRS/4, partie III.4.

⁷ Voir document GB.274/LILS/WP/PRS/2, p. 16.

⁸ Voir document GB.273/LILS/4(Rev.1), annexe au document GB.273/8/2, paragr. 65, et document GB.274/LILS/4(Rev.1), annexe 1 au document GB.274/10/2, paragr. 27.

⁹ *Angola, Arabie saoudite, Australie, Azerbaïdjan, Belgique, Brésil, Cambodge, Canada, Chili*, [avis divergents exprimés par deux organismes gouvernementaux], *République de Corée, Croatie, Cuba, El Salvador, Emirats arabes unis, Estonie, Finlande, Grèce, Guatemala, Japon, Jordanie, Lituanie, Maroc, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Slovénie, République tchèque, Togo* [les pays indiqués en caractères gras sont liés par la convention n° 16 ou la convention n° 73, ou les deux] et Fédération nationale des syndicats du Pakistan [le gouvernement du Pakistan n'a pas répondu].

Consultations

9. Une majorité de pays (21) et une organisation de travailleurs se déclarent favorables à une révision conjointe des deux conventions¹⁰. Cinq pays soulignent leur objet commun et estiment que l'examen médical des jeunes peut être envisagé dans le cadre des exigences générales relatives à l'examen médical des gens de mer¹¹. Trois pays précisent que la révision des deux instruments devrait aboutir à l'adoption d'une convention unique¹².
10. Sur les huit pays¹³ favorables à un examen séparé, deux¹⁴ soulignent la nécessité d'accorder aux jeunes une protection spéciale. Un pays considère qu'il n'y a pas lieu de réviser les deux conventions¹⁵.
11. Par ailleurs, quatre pays estiment que les dispositions des deux conventions devraient être révisées à la lumière de l'évolution technologique et normative, par exemple de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, la délivrance des brevets et la veille (convention STCW de l'OMI)¹⁶.

Remarques

12. Dans leur large majorité, les pays qui ont répondu sont favorables à l'examen conjoint de la révision des deux instruments. Cet avis semble être renforcé par la nécessité de veiller à l'application de normes communes en ce domaine, comme en témoigne l'élaboration des directives OIT/OMS précitées. Il semble également qu'une révision conjointe de ces conventions ne constituerait pas un obstacle à l'octroi d'une protection spéciale en faveur des jeunes s'il en est ainsi décidé. Le groupe de travail souhaitera donc sans doute proposer que les révisions des conventions n^{os} 16 et 73 soient incluses dans le portefeuille en vue d'un examen conjoint.

Proposition

13. ***Le groupe de travail est invité à recommander au Conseil d'administration que la convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921, et la convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946, soient incluses dans le portefeuille de propositions pour l'ordre du jour d'une session future de la Conférence internationale du Travail en vue d'un examen conjoint.***

¹⁰ Arabie saoudite, Australie, Azerbaïdjan, Belgique, Brésil, Canada, République de Corée, Cuba, Estonie, Finlande, Jordanie, Lituanie, Norvège [cependant, le Syndicat norvégien des mécaniciens de marine estime que les révisions ne devraient avoir lieu qu'à l'occasion de conférences maritimes extraordinaires et devraient être traitées comme des questions séparées], Nouvelle-Zélande, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Slovaquie, République tchèque et Fédération nationale des syndicats du Pakistan.

¹¹ Australie, Brésil, République de Corée, Nouvelle-Zélande et Slovaquie.

¹² Brésil, République de Corée et Finlande.

¹³ Angola, Cambodge, El Salvador, Emirats arabes unis, Guatemala, Japon, Maroc et Togo.

¹⁴ Guatemala et Japon.

¹⁵ Grèce.

¹⁶ Bahreïn, Maroc, Pologne et République tchèque.

II. Demandes d'informations complémentaires

14. Dans le cas des six conventions examinées ci-après, les Etats Membres ont été invités à informer le Bureau des éventuels obstacles et difficultés qui pourraient empêcher ou retarder la ratification ou rendre nécessaire une révision entière ou partielle. Le groupe de travail est invité à réexaminer ces six conventions à la lumière des discussions et des consultations qui ont eu lieu.

2.1. C.22 – Convention sur le contrat d'engagement des marins, 1926¹⁷

Rappel des faits

15. Lors de l'examen précédent de cette convention¹⁸, il a été noté entre autres que, même si aucun point précis ne semble indiquer que cette convention pose un problème particulier, elle est assez ancienne, et les pratiques en matière d'emploi ont changé considérablement depuis son adoption en 1926. Ces changements ont été reflétés à l'occasion de la révision de la convention (n° 9) sur le placement des marins, 1920, qui a donné lieu à l'adoption de la convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996. Le groupe de travail mixte¹⁹ a recommandé la révision de cette convention.
16. Trente-neuf pays, dont 18 des 22 parties à la convention n° 22, de même qu'une organisation de travailleurs, ont répondu à la demande d'informations²⁰.

Consultations

17. Sept pays indiquent qu'ils ne voient ni obstacle ni difficulté qui pourrait faire apparaître la nécessité d'une révision totale ou partielle de la convention n° 22²¹, et deux autres déclarent qu'ils ne sont pas favorables à une révision de cette convention parce qu'elle figure à l'annexe de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima),

¹⁷ La signature d'un contrat d'engagement est le moyen type de conclure un contrat de travail en vue de travailler à bord d'un navire. La teneur de ce contrat et les règles à suivre pour sa signature sont précisées dans la convention n° 114.

¹⁸ Voir document GB.274/LILS/WP/PRS/2, p. 25, et document GB.274/10/2, paragr. 41 et 42.

¹⁹ Voir plus haut paragr. 4.

²⁰ *Angola, Arabie saoudite, Australie, Autriche, Azerbaïdjan, Bahreïn, Belgique, Brésil, Cambodge, Chili* [avis divergents exprimés par deux organismes gouvernementaux], *République de Corée, Croatie, Cuba, El Salvador, Emirats arabes unis, Estonie, Finlande, Grèce, Guatemala, Hongrie, Japon, Jordanie, Lituanie, Maroc, Mexique, Nicaragua, Norvège, Nouvelle-Zélande, Paraguay, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Slovénie, Swaziland, République arabe syrienne, Togo, Turquie* [les parties à la convention n° 22 sont indiquées en caractères gras] et Fédération nationale des syndicats du Pakistan [le gouvernement du Pakistan n'a pas répondu].

²¹ *Azerbaïdjan, Hongrie, Lituanie, Royaume-Uni, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Slovénie et Togo.*

1976, à laquelle ils sont parties²². Par ailleurs, quatre pays et une organisation de travailleurs se limitent à indiquer que la convention n° 22 a été ratifiée²³.

- 18.** Une majorité de pays (14) et une organisation de travailleurs se déclarent favorables à la révision de la convention n° 22²⁴. Par ailleurs, un pays indique qu'il ne voit pas d'objection à une révision²⁵. Plusieurs de ces pays donnent leur avis sur la manière dont il faudrait réviser cette convention: elle devrait être adaptée aux changements qui se sont produits dans le secteur de la navigation depuis son adoption il y a 74 ans²⁶; elle contient des prescriptions très strictes qui ne sont plus adaptées aux modalités actuelles de l'emploi telles que les formules contractuelles utilisées par les compagnies²⁷; elle 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'armateur²⁸; il y a lieu de procéder à un 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 maritime²⁹; la révision devrait viser à maximiser la flexibilité et à minimiser les problèmes administratifs³⁰; le champ d'application de la convention devrait être élargi de manière à englober les pêcheurs, et les articles 3.2 et 4 devraient être révisés «compte tenu de l'amélioration du niveau d'instruction des gens de mer, de l'attitude active des syndicats et d'une demande excessive sur le plan administratif»³¹.

Remarques

- 19.** Plusieurs des 14 pays qui considèrent que cette convention doit faire l'objet d'une révision expliquent en détail pourquoi, tandis que dix pays ne voient pas la nécessité d'une telle révision. Outre ces avis et les recommandations du groupe de travail mixte, le groupe de travail voudra peut-être garder à l'esprit les changements des dispositions et pratiques relatives à l'emploi qui se sont produits depuis l'adoption de la convention, comme en témoigne, entre autres, l'adoption récente de la convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996, de la convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996, et de la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996. Dans ce contexte, le groupe de travail souhaitera sans doute proposer que la convention n° 22 fasse l'objet d'une révision et soit incluse dans le portefeuille de propositions pour l'ordre du jour d'une session future de la Conférence internationale du Travail.

²² Grèce et Maroc.

²³ Belgique, Cuba, Japon, Norvège et Fédération nationale des syndicats du Pakistan.

²⁴ Angola, Arabie saoudite, Australie, Bahreïn, République de Corée, Emirats arabes unis, Finlande, Jordanie, Mexique, Nicaragua, Nouvelle-Zélande, Pologne [le Syndicat des capitaines de navires polonais exprime un avis divergent], Portugal et République arabe syrienne.

²⁵ Brésil.

²⁶ Australie, Bahreïn, République de Corée, Emirats arabes unis, Finlande, Nouvelle-Zélande et Pologne.

²⁷ Australie.

²⁸ Finlande.

²⁹ Bahreïn.

³⁰ Emirats arabes unis.

³¹ République de Corée.

Proposition

20. *Le groupe de travail est invité à recommander au Conseil d'administration la révision de la convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926, et l'inclusion de cette question dans le portefeuille de propositions pour l'ordre du jour d'une session future de la Conférence internationale du Travail.*

2.2. C.68 – Convention sur l'alimentation et le service de table (équippedes navires), 1946

C.69 – Convention sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946

21. Ces deux conventions sont importantes pour garantir la qualité de l'alimentation des gens de mer. La convention n° 68 a fait l'objet de 23 ratifications et a été déclarée applicable à 17 territoires non métropolitains. Par ailleurs, l'article 5 de cette convention figure à l'annexe à la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976. Il s'applique donc à 22 autres pays sur la base de la disposition «substantiellement équivalente» de l'article 2 a) de la convention n° 147. La convention n° 69 n'est pas mentionnée dans l'annexe à la convention n° 147. Elle a fait l'objet de 36 ratifications et a été déclarée applicable à 21 territoires non métropolitains.

22. Lors des examens précédents³², il a été noté que ces conventions 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. De graves déficiences ont été observées en ce qui concerne l'alimentation et le service de table qui leur sont offerts. Le groupe de travail mixte a recommandé la révision des conventions n°s 68 et 69.

23. En raison de la complémentarité de ces deux conventions, le groupe de travail est invité à envisager une démarche commune. Cependant, pour des raisons de clarté, le résultat des consultations sera indiqué séparément.

Consultations relatives à la convention n° 68

24. Au total, 33 pays, dont 13 parties à la convention n° 68 et/ou à la convention n° 147, ainsi qu'une organisation de travailleurs ont répondu à la demande d'informations³³.

³² Pour la convention n° 68, voir document GB.274/LILS/WP/PRS/2, pp. 21-23, et document GB.274/10/2, paragr. 36-37; pour la convention n° 69, voir document GB.274/LILS/WP/PRS/2, pp. 31-33, et document GB.274/10/2, paragr. 50-51.

³³ **Angola, Arabie saoudite, Australie, Azerbaïdjan, Bahreïn, Brésil, Chili** [avis divergents exprimés par deux organismes gouvernementaux], **République de Corée, Cuba, Emirats arabes unis, Estonie, Finlande, Grèce, Hongrie, Japon, Jordanie, Lituanie, Maroc, Mexique, Nicaragua, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Slovénie, République arabe syrienne, République tchèque, Togo, Turquie, Venezuela** [les parties à la convention n° 68 ou à la convention n° 147 sont indiquées en caractères gras] et Fédération nationale des syndicats du Pakistan [le gouvernement du Pakistan n'a pas répondu].

25. Un pays³⁴ est en train d'examiner la possibilité de ratifier la convention n° 68, et il semble, selon les réponses de 11 pays et d'une organisation de travailleurs³⁵, qu'il n'existe ni obstacle ni difficulté entravant la ratification ou faisant apparaître la nécessité d'une révision totale ou partielle de la convention. Un pays suggère, plutôt que de réviser la convention n° 68, de la compléter par une recommandation ou un code de conduite (avec l'aide de l'OMS) comportant des informations et des lignes directrices sur les normes quantitatives et qualitatives de la convention, en se fondant sur les avis actuels en matière de nutrition³⁶.
26. Six pays mentionnent certains obstacles à la ratification. Vu que la convention n° 68 est applicable dans le cadre de la convention n° 147, deux pays indiquent qu'ils envisagent de ratifier cette dernière et pensent que la ratification de la première devrait être évaluée dans ce cadre³⁷. Quatre pays considèrent que la ratification de la convention n° 68 est inutile parce qu'ils ont déjà ratifié la convention n° 147³⁸. La législation semble être un obstacle à la ratification dans deux pays³⁹.
27. Parmi les pays qui ont répondu, une majorité (15) est en faveur de la révision⁴⁰. Plusieurs de ces pays soulignent que la convention n° 68 est dépassée et qu'elle ne reflète plus guère la pratique actuelle, l'évolution technologique et la législation du secteur maritime⁴¹. Un pays suggère l'idée qu'une révision future de la convention n° 68 devrait se faire conjointement avec une révision des conventions n°s 69, 74 et 92, toutes conventions qui seraient regroupées dans une convention-cadre⁴². Le même pays se demande par ailleurs si ces conventions n'ont pas été rendues obsolètes par l'adoption de la convention STCW de l'OMI, qui comprend des dispositions sur les mêmes sujets, auquel cas il faudrait consulter activement l'OMI pour éviter tout chevauchement.

Consultations sur la convention n° 69

28. Au total, 29 pays, dont dix parties à la convention n° 69, et une organisation de travailleurs ont répondu à la demande d'informations⁴³.

³⁴ Roumanie.

³⁵ Azerbaïdjan, Hongrie, Lituanie, Maroc, Norvège, Pologne [le Syndicat polonais des gens de mer, la Section maritime nationale de NSZZ Solidarnosc et le Syndicat des armateurs polonais sont en faveur d'une révision], Royaume-Uni, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Slovénie, République tchèque, Togo et Fédération nationale des syndicats du Pakistan.

³⁶ Grèce.

³⁷ Estonie et Turquie.

³⁸ Brésil, Grèce, Maroc et Slovénie.

³⁹ République de Corée et Japon.

⁴⁰ Angola, Arabie saoudite, Australie, Bahreïn, Brésil, Cuba, Emirats arabes unis, Finlande, Jordanie, Mexique, Nicaragua, Nouvelle-Zélande, Portugal, République arabe syrienne et Venezuela.

⁴¹ Australie, Bahreïn, Brésil, Emirats arabes unis, Finlande, Nouvelle-Zélande et Venezuela.

⁴² Finlande.

⁴³ **Angola, Arabie saoudite, Australie, Azerbaïdjan, Bahreïn, Brésil, Chili** [avis divergents exprimés par deux organismes gouvernementaux], République de Corée, Cuba, Emirats arabes unis, Finlande, **Grèce, Hongrie, Jordanie, Lituanie, Maroc, Mexique, Nicaragua, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pologne, Portugal, Royaume-Uni, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Slovénie, République arabe syrienne, République tchèque, Togo, Venezuela** [les parties aux conventions n° 68 ou n° 147 sont indiquées en caractères gras] et Fédération nationale des syndicats du Pakistan [le gouvernement du Pakistan n'a pas répondu].

29. Dix pays et une organisation de travailleurs⁴⁴ n'ont mentionné aucun obstacle ni aucune difficulté pouvant mettre en évidence un besoin de révision totale ou partielle.
30. Deux pays font état de difficultés de ratification dues aux différences existant entre les dispositions de la convention et la législation nationale sur la question des normes de qualification des équipages des navires⁴⁵.
31. Seize pays se déclarent favorables à une révision⁴⁶. Six d'entre eux soulignent que la convention n° 69 est dépassée et ne reflète plus guère les pratiques actuelles, l'évolution technologique et la législation du secteur maritime⁴⁷. Les conventions n°s 68 et 69 auraient par ailleurs été rendues obsolètes par l'adoption de la convention STCW et il faudrait consulter activement l'OMI pour éviter tout chevauchement⁴⁸. Deux pays insistent sur le caractère complémentaire des conventions n°s 68 et 69 et estiment que ces deux conventions devraient être révisées conjointement, peut-être dans le cadre d'un examen plus large des dispositions relatives à la formation et à la qualification des gens de mer ou d'une révision des conventions n°s 68, 74 et 92⁴⁹.
32. Un pays estime que les dispositions de la convention pourraient être complétées par une recommandation ou un code⁵⁰.

Remarques

33. Plusieurs pays estiment que la ratification de ces conventions ne pose pas de problème particulier et qu'il n'y a pas lieu de les réviser, mais la majorité de ceux qui ont répondu considère que les deux textes devraient faire l'objet d'une révision. Cette position confirme les conclusions du groupe de travail mixte, favorable à la révision. Compte tenu de cette situation et des déficiences constatées ces dernières années en ce qui concerne les aspects sanitaires de la manipulation des aliments et de la restauration à bord des navires, le groupe de travail souhaitera sans doute proposer que les conventions n°s 68 et 69 fassent toutes deux l'objet d'une révision. Plusieurs pays soulignent la complémentarité de ces deux conventions et aucun ne fait valoir sa préférence pour une révision distincte de ces deux instruments. Le groupe de travail souhaitera donc sans doute recommander une révision conjointe des conventions n°s 68 et 69. Par ailleurs, le Bureau note qu'il a été demandé que soient pris en considération les instruments pertinents de l'OMI lors de la révision des conventions n°s 68 et 69. Le groupe de travail voudra donc sans doute demander au Bureau d'examiner ces questions.

⁴⁴ Azerbaïdjan, Grèce, Hongrie, Lituanie, Norvège, Pologne [le Syndicat polonais des gens de mer est favorable à la révision, tandis que la Section maritime nationale de NSZZ Solidarnosc estime que la convention devrait être mise à l'écart], Royaume-Uni, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Slovaquie, Togo et Fédération nationale des syndicats du Pakistan.

⁴⁵ République de Corée et Maroc.

⁴⁶ Angola, Arabie saoudite, Australie, Bahreïn, Brésil, Cuba, Emirats arabes unis, Finlande, Jordanie, Mexique, Nicaragua, Nouvelle-Zélande, Portugal, République arabe syrienne, République tchèque et Venezuela.

⁴⁷ Bahreïn, Brésil, Emirats arabes unis, Finlande, Nouvelle-Zélande et Venezuela.

⁴⁸ Finlande.

⁴⁹ Australie et Finlande.

⁵⁰ Grèce. Voir également plus haut les observations relatives à la convention n° 68.

*Proposition***34. Le groupe de travail est invité:**

- a) *à recommander au Conseil d'administration la révision de la convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, conjointement avec celle de la convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946, et l'inclusion de cette question dans le portefeuille de propositions pour l'ordre du jour d'une session future de la Conférence internationale du Travail;*
- b) *à recommander que les instruments correspondants de l'OMI soient pris en considération dans le cadre d'une révision des conventions n^{os} 68 et 69.*

2.3. C.74 – Convention sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946*Rappel des faits*

- 35. Il a été noté, lors de l'examen précédent de la convention n° 74 ⁵¹, que cette convention n'a pas été largement ratifiée ⁵² et que le rythme des ratifications a ralenti au cours des trois dernières décennies. Il a également été noté 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. Le groupe de travail mixte a recommandé de procéder à cette révision.
- 36. Au total, 29 pays, dont six parties à la convention n° 74, et une organisation de travailleurs ont répondu à la demande d'informations ⁵³.

Consultations

- 37. Six pays et une organisation de travailleurs ne voient aucun obstacle ou difficulté qui pourrait mettre en évidence un besoin de révision totale ou partielle ⁵⁴. Deux autres pays considèrent inutile de ratifier la convention n° 74 vu qu'ils ont déjà ratifié la convention STCW de l'OMI ⁵⁵. Un autre pays indique que les normes de l'OMI devraient être les

⁵¹ Voir document GB.274/LILS/WP/PRS/2, pp. 32-34, et document GB.274/10/2, paragr. 52-56.

⁵² Au 31 décembre 1999, cette convention avait été ratifiée par 27 Etats Membres.

⁵³ **Angola, Arabie saoudite, Australie, Azerbaïdjan, Bahreïn, Brésil, Chili** [avis divergents exprimés par deux organismes gouvernementaux], **République de Corée, Cuba, Emirats arabes unis, Finlande, Grèce, Japon, Jordanie, Lituanie, Maroc, Mexique, Nicaragua, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pologne, Portugal, Royaume-Uni, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Slovénie, République arabe syrienne, République tchèque, Togo, Venezuela** [les parties à la convention n° 74 sont indiquées en caractères gras] et Fédération nationale des syndicats du Pakistan [le gouvernement du Pakistan n'a pas répondu].

⁵⁴ **Azerbaïdjan, Lituanie, Royaume-Uni, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Slovénie, Togo** et Fédération nationale des syndicats du Pakistan.

⁵⁵ **Japon et Maroc.**

seules normes applicables et qu'il faut éviter de réviser la convention n° 74 afin de ne pas risquer un chevauchement avec la convention de l'OMI ⁵⁶.

38. Dix-neuf pays se disent favorables à la révision ⁵⁷. Huit soulignent la nécessité de moderniser la convention n° 74, qui ne correspond plus à la pratique actuelle, à l'évolution technologique et à la législation du secteur maritime ⁵⁸. Trois de ces pays estiment qu'elle est dépassée par rapport à la nouvelle convention STCW ⁵⁹, et l'un d'entre eux suggère qu'on la mette à l'écart ⁶⁰. Selon un gouvernement, une révision future de la convention n° 74 devrait être entreprise conjointement avec la révision des conventions n°s 68, 79 et 92 et en consultation étroite avec l'OMI afin d'éviter tout chevauchement ⁶¹. Un autre pays se dit favorable à la révision afin d'harmoniser les dispositions de la convention n° 74 avec celles de la convention STCW ⁶².

Remarques

39. Il ressort clairement des consultations que la convention n° 74 est généralement considérée comme dépassée. Cet avis semble confirmé par l'intérêt décroissant pour cet instrument, comme en témoigne le nombre de ratifications. Une question essentielle tient à la manière dont la convention STCW influe – ou devrait influencer – sur une décision de réviser la convention n° 74. L'avis de la majorité est que cette dernière devrait être révisée. Bien que la convention STCW soit l'instrument international moderne en matière de formation et de certificats de capacité des gens de mer, le groupe de travail souhaitera peut-être néanmoins considérer que ce texte ne traite pas de l'ensemble des questions qui relèvent des normes du travail. Par ailleurs, des mécanismes de contrôle différents s'appliquent aux conventions de l'OMI et à celles de l'OIT. Dans ces conditions, et compte tenu de la recommandation du groupe de travail mixte, le groupe de travail voudra sans doute proposer que la convention n° 74 soit révisée soit séparément, soit dans le contexte d'une convention-cadre, et qu'elle soit incluse dans le portefeuille de propositions pour l'ordre du jour d'une session future de la Conférence internationale du Travail. En outre, le Bureau note qu'il a été demandé que soient pris en considération les instruments correspondants de l'OMI lors de la révision de la convention n° 74.

Proposition

40. *Le groupe de travail est invité:*

- a) *à recommander au Conseil d'administration la révision de la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, et l'inclusion*

⁵⁶ Grèce.

⁵⁷ Angola, Arabie saoudite, Australie, Bahreïn, Brésil, République de Corée, Cuba, Emirats arabes unis, Finlande, Jordanie, Mexique, Nicaragua, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pologne [le Syndicat des capitaines de navires juge la convention n° 74 obsolète, tandis que le Syndicat polonais des gens de mer, la Section maritime nationale de NSZZ Solidarnosc et le Syndicat des armateurs polonais se disent favorables à une révision], Portugal, République arabe syrienne, République tchèque et Venezuela.

⁵⁸ Australie, Bahreïn, Brésil, Emirats arabes unis, Finlande, Norvège, Nouvelle-Zélande et Venezuela.

⁵⁹ Australie, Finlande et Norvège.

⁶⁰ Australie.

⁶¹ Finlande. Voir aussi plus haut les observations relatives à la convention n° 68.

⁶² République de Corée.

de cette question dans le portefeuille de propositions pour l'ordre du jour d'une session future de la Conférence internationale du Travail;

- b) à recommander que les instruments correspondants de l'OMI soient pris en considération dans le contexte d'une révision de la convention n° 74.*

2.4. C.92 – Convention sur le logement des équipages (révisée), 1949

Rappel des faits

41. Lors de l'examen précédent⁶³, il a été noté, entre autres, que cette convention figure à l'annexe de la convention n° 147 et qu'elle contient des dispositions techniques détaillées sur le logement à bord des navires. Elle a été ratifiée par 42 pays⁶⁴ et a fait l'objet d'un flux régulier de ratifications, mais le secteur maritime a subi une profonde évolution technique depuis son adoption. De son côté, l'OMI a révisé ses instruments relatifs à la construction des navires. Le groupe de travail mixte a recommandé la révision de la convention n° 92. Le groupe de travail a estimé qu'une décision tendant à réviser cette convention était prématurée et a recommandé que soient réunies des informations supplémentaires sur les obstacles et difficultés qui pourraient empêcher ou retarder sa ratification.
42. Il existe un lien étroit entre la convention n° 92 et la convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970. Cette dernière est incluse dans le protocole de 1996 à la convention n° 147 et complète la convention n° 92. En vertu de son article 3, les Etats parties à la convention n° 133 doivent se conformer aux dispositions de la partie II (Etablissement des plans et contrôle du logement de l'équipage) et de la partie III (Prescriptions relatives au logement de l'équipage) de la convention n° 92.
43. Au total, 32 pays, dont 15 parties à la convention n° 92 et/ou à la convention n° 147, ainsi qu'une organisation de travailleurs ont répondu à la demande d'informations⁶⁵.

Consultations

44. Douze pays et une organisation de travailleurs indiquent n'avoir rencontré ni obstacle ni difficulté pouvant faire apparaître la nécessité d'une révision entière ou partielle de la convention⁶⁶.

⁶³ Voir document GB.274/LILSWP/PRS/2, pp. 17-19, et document GB.274/10/2, paragr. 31-35.

⁶⁴ La convention n° 92 a été déclarée applicable à 20 territoires non métropolitains et elle s'applique également à dix autres pays qui sont parties à la convention n° 147.

⁶⁵ **Angola, Arabie saoudite, Australie, Azerbaïdjan, Bahreïn, Brésil, Chili** [avis divergents exprimés par deux organismes gouvernementaux], **République de Corée, Cuba, Emirats arabes unis, Estonie, Finlande, Grèce, Hongrie, Japon, Jordanie, Lituanie, Maroc, Mexique, Nicaragua, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pologne, Portugal, Royaume-Uni, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Slovénie, République arabe syrienne, République tchèque, Togo, Turquie, Venezuela** [les parties à la convention n° 92 et/ou à la convention n° 147 sont indiquées en caractères gras] et Fédération nationale des syndicats du Pakistan [le gouvernement du Pakistan n'a pas répondu].

45. Deux pays font état de difficultés, sans pour autant en conclure qu'il faut réviser la convention⁶⁷. Deux pays envisagent de ratifier la convention n° 147 et considèrent que la ratification de la convention n° 92 devrait être examinée dans ce contexte⁶⁸. Par ailleurs, trois pays qui ont déjà ratifié la convention n° 147 considèrent inutile de ratifier la convention n° 92⁶⁹. L'un d'eux note en outre que la convention n° 147 est complétée comme il convient par la convention n° 133 et qu'aucun fait nouveau ne justifie des mesures complémentaires⁷⁰.
46. Quinze pays se disent favorables à la révision⁷¹. Un pays propose que l'on procède à une révision future de la convention n° 92, conjointement avec une révision des conventions n°s 68, 69 et 74⁷². Cinq pays soulignent que la convention n° 92 est dépassée et ne reflète plus guère la pratique actuelle, l'évolution technologique et la législation applicable au secteur maritime⁷³. Il est également indiqué que la convention devrait être mise à jour afin qu'elle corresponde aux normes actuelles de l'OMI sans faire double emploi avec elles⁷⁴.

Remarques

47. Les avis exprimés au cours des consultations font apparaître un partage assez égal entre ceux qui ne signalent aucun obstacle à la ratification et ceux qui sont favorables à la révision. Comme on l'a noté, les conventions n°s 92 et 133 sont étroitement liées. Dans ce contexte, et comme le Conseil d'administration a décidé de maintenir le statu quo en ce qui concerne la convention n° 133, le groupe de travail voudra sans doute proposer la même mesure pour la convention n° 92.

Proposition

- 48. Le groupe de travail est invité à recommander au Conseil d'administration le maintien du statu quo à l'égard de la convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949.**

⁶⁶ Azerbaïdjan, Cuba, Grèce, Hongrie, Lituanie, Maroc, Norvège, Royaume-Uni, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Slovénie, République tchèque, Togo et Fédération nationale des syndicats du Pakistan.

⁶⁷ République de Corée et Japon.

⁶⁸ Estonie et Turquie.

⁶⁹ Brésil [sans être opposé à une révision], Grèce et Maroc [ces deux derniers pays concluent qu'il n'y a pas besoin de révision].

⁷⁰ Grèce.

⁷¹ Angola, Arabie saoudite, Australie, Bahreïn, Brésil, Emirats arabes unis, Finlande, Jordanie, Mexique, Nicaragua, Nouvelle-Zélande, Pologne, Portugal, République arabe syrienne et Venezuela.

⁷² Finlande. Voir aussi plus haut les observations relatives à la convention n° 68.

⁷³ Bahreïn, Brésil, Emirats arabes unis, Nouvelle-Zélande et Venezuela.

⁷⁴ Australie et Finlande.

2.5. C.134 – Convention sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970

Rappel des faits

49. Lors de l'examen de cette convention⁷⁵, il a été noté, entre autres, que les groupes de travail Ventejol de 1974 et de 1987 ont tous deux classé cette convention dans la catégorie des instruments à promouvoir en priorité et que cette convention est susceptible de faire l'objet de nouvelles ratifications. Il a également été fait référence au recueil de directives pratiques du BIT intitulé «Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports» (1994) à la pertinence de la convention STCW de l'OMI pour la prévention des accidents. Au 31 décembre 1999, la convention n° 134 avait été ratifiée par 27 pays et avait été déclarée applicable à quatre territoires non métropolitains. Comme les articles 4 et 7 de cette convention figurent à l'annexe de la convention n° 147, elle s'applique à 17 autres pays. Le groupe de travail mixte a recommandé la révision de la convention n° 134.
50. Au total, 32 pays, dont 14 parties à la convention n° 134 et/ou à la convention n° 147, ainsi qu'une organisation de travailleurs ont répondu à la demande d'informations⁷⁶.

Consultations

51. Selon 12 pays et une organisation de travailleurs, il n'existe aucun obstacles ou difficultés qui pourrait faire apparaître la nécessité d'une révision totale ou partielle⁷⁷. Un pays examine la possibilité de ratifier la convention⁷⁸. Un autre pays note qu'elle n'a pas besoin d'être révisée mais que le recueil de directives pratiques fournit des orientations précieuses pour la réalisation de ses objectifs⁷⁹.
52. Un pays estime que le caractère détaillé des dispositions de la convention constitue un obstacle à la ratification⁸⁰. Deux pays font remarquer que la ratification de la convention n° 134 n'est pas nécessaire car ils ont déjà ratifié la convention n° 147⁸¹. Deux autres pays envisagent de ratifier la convention n° 147 et examineront la possibilité de ratifier la convention n° 134 dans ce contexte⁸².

⁷⁵ Voir document GB.274/LILSWP/PRS/2, pp. 18-19, et document GB.274/10/2, paragr. 28-30.

⁷⁶ *Angola, Arabie saoudite, Australie, Azerbaïdjan, Bahreïn, Belgique, Brésil, Chili* [avis divergents exprimés par deux organismes gouvernementaux], *République de Corée, Cuba, Emirats arabes unis, Estonie, Finlande, Grèce, Hongrie, Japon, Jordanie, Lituanie, Maroc, Mexique, Nicaragua, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pologne* [le gouvernement et le Syndicat des armateurs polonais estiment que la convention ne nécessite pas de révision; le Syndicat des capitaines de navires, le Syndicat polonais des gens de mer et la Section maritime nationale de NSZZ Solidarnosc sont d'un avis opposé], *Portugal, Royaume-Uni, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Slovénie, République arabe syrienne, République tchèque, Togo, Venezuela* [les parties à la convention n° 134 ou à la convention n° 147 sont indiquées en caractères gras] et Fédération nationale des syndicats du Pakistan [le gouvernement du Pakistan n'a pas répondu].

⁷⁷ *Azerbaïdjan, Belgique, Grèce, Hongrie, Japon, Lituanie, Maroc, Norvège, Royaume-Uni, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Slovénie, Togo* et Fédération nationale des syndicats du Pakistan.

⁷⁸ *Belgique.*

⁷⁹ *Grèce.*

⁸⁰ *République de Corée.*

⁸¹ *Maroc et Slovénie.*

⁸² *Estonie et Turquie.*

53. Seize pays⁸³ sont favorables à une révision. L'un d'eux indique que les besoins de révision de la convention n° 134 se limitent à l'adjonction de dispositions complémentaires sur la gestion de la sécurité⁸⁴. Un autre estime que le taux de ratification et les difficultés qu'éprouvent apparemment de nombreux pays à appliquer les dispositions de la convention, comme l'indiquent les rapports du groupe de travail, justifient sa révision⁸⁵. Cinq pays soulignent que la convention n° 134 est dépassée et ne reflète plus guère la pratique actuelle, l'évolution technologique et la législation applicable dans le secteur maritime⁸⁶.

Remarques

54. L'opinion de la majorité est clairement favorable à la révision. Outre ces avis, le groupe de travail voudra peut-être considérer que l'adoption de la convention moderne STCW de l'OMI est une indication supplémentaire du besoin de réviser la convention n° 134. Le groupe de travail voudra donc sans doute proposer que la convention n° 134 soit révisée et qu'elle soit incluse dans le portefeuille de propositions pour l'ordre du jour de la Conférence internationale du Travail. Par ailleurs, le Bureau note qu'il a été demandé que soient pris en considération les instruments correspondants de l'OMI dans le contexte d'une révision de la convention n° 134.

Proposition

55. *Le groupe de travail est invité à recommander au Conseil d'administration:*

- a) *la révision de la convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970, et l'inclusion de cette question dans le portefeuille de propositions pour l'ordre du jour de la Conférence internationale du Travail;*
- b) *que les instruments correspondants de l'OMI soient pris en considération dans le contexte d'une révision de la convention n° 134.*

III. Promotion de la ratification des conventions révisées

56. Dans le cadre du suivi des décisions du Conseil d'administration, une demande d'informations a été adressée à 85 Etats parties à des conventions dépassées concernant l'âge minimum, le recrutement et le placement des marins, les heures de travail et les effectifs, le logement des équipages, les congés annuels et le rapatriement. Le Bureau indiquait les mesures précises demandées à chacune des parties à ces conventions. La lettre du Bureau aux Etats Membres incluait dans chaque cas des tableaux indiquant les conventions dont la ratification était encouragée, ainsi que les conventions dépassées

⁸³ Angola, Arabie saoudite, Australie, Bahreïn, Brésil, Cuba, Emirats arabes unis, Finlande, Jordanie, Mexique, Nicaragua, Nouvelle-Zélande, Portugal, République arabe syrienne, République tchèque et Venezuela.

⁸⁴ Finlande.

⁸⁵ Australie.

⁸⁶ Bahreïn, Brésil, Emirats arabes unis, Nouvelle-Zélande et Venezuela.

correspondantes qui lient toujours le pays. Le cas échéant, il était précisé si les conventions dépassées pouvaient être dénoncées automatiquement ou si leur dénonciation dépendait d'un acte de dénonciation effectué au cours de périodes déterminées.

3.1. Age minimum

57. Au total, 34 pays, ont répondu. Leurs réponses sont analysées ci-après ⁸⁷:

Conventions proposées à la ratification	Conventions proposées à la dénonciation
Convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973	Convention (n° 15) sur l'âge minimum (soutiers et chauffeurs), 1921
Convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973, ou, si le pays n'est pas en mesure de le faire, convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996	Convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920 Convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936 ⁸⁸

58. Les mesures de suivi dans ce domaine ont porté sur les conventions n^{os} 7, 15 et 58 jugées dépassées ⁸⁹. Les 41 parties à l'une ou l'autre de ces conventions ont été invitées à examiner la possibilité de ratifier la convention n° 138 ⁹⁰. La convention n° 138 est la norme moderne et d'ensemble sur l'âge minimum d'admission à l'emploi et au travail ⁹¹. Cependant, il a été noté que la convention n° 180 récemment adoptée contient dans son article 6 une disposition prévoyant un âge minimum de 16 ans pour le travail à bord des navires. Ainsi, l'invitation faite aux Etats parties aux conventions antérieures comprend une disposition les invitant à examiner la possibilité de ratifier la convention n° 180 s'ils ne sont pas en mesure de ratifier la convention n° 138.

59. Lors des consultations, 21 des 41 Etats parties à la convention n° 7, à la convention n° 15 et/ou à la convention n° 58 ont répondu ⁹².

⁸⁷ *Bangladesh, Belgique, Brésil, Canada, Chili, Colombie, Croatie, Cuba, Danemark, République dominicaine, Egypte, Estonie, Finlande, Grèce, Guatemala, Inde, Islande, Italie, Jamaïque, Liban, Maroc, Mexique, Myanmar, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pakistan, Panama, Portugal, Royaume-Uni, Singapour, Sri Lanka, Suisse, Trinité-et-Tobago et Ukraine.*

⁸⁸ L'invitation adressée aux Etats parties à la convention n° 58 de ratifier la convention n° 180 ne s'accompagne pas d'une invitation à dénoncer la convention n° 58.

⁸⁹ En ce qui concerne la convention n° 15, le groupe de travail a noté que les activités visées par cette convention n'existent plus. Le Conseil d'administration a donc décidé que cette convention devait être mise à l'écart avec effet immédiat et qu'il conviendrait d'examiner en temps utile son abrogation par la Conférence, lorsque l'amendement constitutionnel autorisant l'abrogation sera entré en vigueur.

⁹⁰ Voir document GB.273/LILS/WP/PRS/4, parties II.1, III.2 et III.3, document GB.273/LILS/4(Rev.1), paragr. 53-62, et document GB.274/LILS/4(Rev.1), paragr. 20-24. Voir également document GB.274/LILS/WP/PRS/1, paragr. 42-43, concernant la campagne de promotion de la convention n° 138, qui fait partie des conventions fondamentales de l'OIT.

⁹¹ La convention n° 138 de même que les conventions n^{os} 7 et 58 figurent à l'annexe de la convention n° 147. Celle-ci laisse la faculté aux Etats parties de fonder leur législation sur les dispositions des conventions n^{os} 7, 58 ou 138 dans la mesure où ces Etats ne sont pas tenus par ailleurs de donner effet à l'une de ces conventions du fait qu'ils l'ont ratifiée. Au 31 décembre 1999, la convention n° 7 liait encore 21 pays.

⁹² *Bangladesh, Brésil, Canada, Colombie, République dominicaine, Estonie, Inde, Islande, Jamaïque, Liban, Maroc, Mexique, Myanmar, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pakistan, Panama, Portugal, Royaume-Uni, Sri Lanka et Trinité et Tobago.*

Consultations

- 60.** Les perspectives de ratification de la convention n° 138 semblent encourageantes dans plusieurs pays. Un pays attire l'attention du Bureau sur le fait qu'il a maintenant ratifié cette convention⁹³. Sa ratification semblait imminente dans quatre pays⁹⁴. Dans l'un d'entre eux, une proposition tendant à ratifier la convention n° 138 et à dénoncer la convention n° 15 a été soumise à l'autorité compétente⁹⁵. Sept autres pays font part de leur intention de ratifier la convention n° 138 mais, pour certains d'entre eux, seulement après avoir modifié la législation nationale⁹⁶.
- 61.** Quatre pays déclarent qu'ils ne sont pas en mesure de ratifier la convention n° 138⁹⁷. L'un d'eux considère que la fixation d'un âge minimum obligatoire pour l'admission à l'emploi imposerait une restriction injustifiée aux possibilités offertes aux jeunes d'acquérir une expérience professionnelle⁹⁸. Dans un pays, la question de la ratification de la convention n° 138 sera examinée après la promulgation de la législation fédérale relative à l'âge minimum⁹⁹.
- 62.** En ce qui concerne l'invitation complémentaire à envisager de ratifier la convention n° 180, huit pays déclarent que cette question est à l'examen dans le cadre de consultations avec les partenaires sociaux¹⁰⁰. Dans un pays, une proposition de ratification a été soumise au Sénat¹⁰¹. Dans un autre, aucune décision de ratification n'a encore été prise, mais les dispositions de la convention sont jugées conformes à la législation nationale¹⁰². Un pays dont les activités maritimes sont très limitées ne juge pas nécessaire de ratifier la convention n° 180¹⁰³.

Remarques

- 63.** Il paraît raisonnable de s'attendre à ce que la convention n° 138 fasse l'objet de plusieurs ratifications supplémentaires, même si des obstacles semblent encore exister dans quelques-uns des pays qui ont répondu. En ce qui concerne la convention n° 180, il sera plus facile d'évaluer les perspectives de ratification après la conclusion des examens en cours.

⁹³ République dominicaine.

⁹⁴ Colombie, Islande [convention ratifiée le 6 décembre 1999], Myanmar et Royaume-Uni.

⁹⁵ Myanmar.

⁹⁶ Brésil, Estonie, Jamaïque, Maroc, Royaume-Uni, Sri Lanka [le Bureau répond à une demande d'assistance technique relative à l'article 2 a) de la convention], et Trinité-et-Tobago.

⁹⁷ Bangladesh, Canada, Mexique et Nouvelle-Zélande.

⁹⁸ Nouvelle-Zélande.

⁹⁹ Inde.

¹⁰⁰ Brésil, Canada, Croatie, Guatemala, Islande, Mexique, Nouvelle-Zélande et Panama.

¹⁰¹ Mexique.

¹⁰² Brésil.

¹⁰³ Guatemala.

3.2. Recrutement et placement

Convention proposée à la ratification	Convention proposée à la dénonciation
Convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996	Convention (n° 9) sur le placement des marins, 1920

64. Dans ce domaine, les mesures de suivi ont porté sur la convention n° 9, adoptée en 1920 et révisée récemment par la convention n° 179¹⁰⁴. Cette dernière constitue ainsi la norme moderne dans ce domaine¹⁰⁵. Seize des 39 Etats parties à la convention n° 9 ont répondu lors des consultations¹⁰⁶.

Consultations

65. Deux pays attirent l'attention du Bureau sur le fait qu'ils ont maintenant ratifié la convention n° 179¹⁰⁷. Un autre doit le faire prochainement¹⁰⁸, et une proposition de ratification a été soumise au Sénat d'un autre pays¹⁰⁹. Neuf pays déclarent qu'ils examinent ou examineront prochainement la possibilité de ratifier la convention¹¹⁰. Par ailleurs, un pays indique qu'il n'existe pas pour lui d'obstacle à la ratification¹¹¹.
66. Quatre pays signalent des obstacles ou difficultés s'opposant à la ratification. L'un d'eux déclare que les dispositions de la convention n° 179 sont incompatibles avec le cadre de sa législation relative au marché du travail et qu'elles ne concordent pas avec la législation nationale en matière de santé et de sécurité concernant l'emploi des gens de mer¹¹². Deux pays mentionnent l'absence de conformité avec la législation nationale¹¹³. Dans un autre pays, l'opposition des partenaires sociaux à la ratification entraîne un blocage¹¹⁴. Un pays a décidé de différer la ratification¹¹⁵.

Remarques

67. Quatre ratifications supplémentaires ont été enregistrées ou sont imminentes; dix pays déclarent étudier la question; quatre font état d'obstacles ou de difficultés s'opposant à la ratification. Dans ce contexte, les perspectives de ratification des normes plus modernes dans ce domaine paraissent positives.

¹⁰⁴ Au 31 décembre 1999, cette convention avait été ratifiée par quatre pays. Elle entrera en vigueur le 22 avril 2000 à la suite de sa ratification par l'Irlande le 22 avril 1999.

¹⁰⁵ Voir document GB.273/LILSWP/PRS/4, partie II.1, et document GB.273/LILS/4(Rev.1), paragr. 47-51.

¹⁰⁶ *Belgique, Chili* [le gouvernement et les partenaires sociaux sont en désaccord sur les mesures à prendre], *Colombie, Croatie, Cuba, Danemark, Egypte, Estonie, Finlande, Grèce, Italie, Liban, Mexique, Norvège, Nouvelle-Zélande et Panama*.

¹⁰⁷ *Finlande et Norvège*.

¹⁰⁸ *Belgique*.

¹⁰⁹ *Mexique*.

¹¹⁰ *Colombie, Croatie, Danemark, Egypte, Estonie, Liban, Mexique, Panama et Ukraine*.

¹¹¹ *Italie*.

¹¹² *Nouvelle-Zélande*.

¹¹³ *Estonie et Liban*.

¹¹⁴ *Grèce*.

¹¹⁵ *Cuba*.

3.3. Durée du travail et effectifs des navires

Convention proposée à la ratification	Conventions proposées à la dénonciation
Convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996	Convention (n° 57) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936 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 Convention (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958

68. Les parties à une ou plusieurs des quatre conventions ci-dessus ont été invitées à examiner la possibilité de ratifier la norme moderne adoptée récemment dans ce domaine, à savoir la convention n° 180. Lors de l'examen des conventions n°s 57, 76, 93 et 109¹¹⁶, il a été noté qu'aucune de ces conventions n'est entrée en vigueur¹¹⁷ et que l'entrée en vigueur de la convention n° 180 les fermera à de nouvelles ratifications. Au cours des consultations qui ont eu lieu, 13 des 26 parties aux conventions dépassées ont répondu¹¹⁸. Par ailleurs, deux pays qui ne sont liés par aucune des conventions anciennes ont également répondu¹¹⁹.

Consultations

69. Deux pays prévoient de ratifier prochainement la convention n° 180¹²⁰. Dans six autres pays, des consultations avec les partenaires sociaux ou des études sont en cours¹²¹. Un pays signale qu'il n'existe aucun obstacle¹²².

70. Trois pays font état d'obstacles et de problèmes s'opposant à la ratification de la convention n° 180¹²³. Par ailleurs, deux pays qui n'ont ratifié aucune des quatre conventions informent le Bureau qu'ils ne ratifieront pas la convention n° 180¹²⁴. Enfin, un pays dit ne pas envisager la ratification en raison du caractère limité de ses activités maritimes¹²⁵.

¹¹⁶ Voir documents GB.274/LILS/WP/PRS/2, partie II 2.5 à 2.8, et GB.274/LILS/4(Rev.1), paragr. 66 à 69.

¹¹⁷ Comme il a été expliqué lors de l'examen de ces conventions, des règles particulières d'entrée en vigueur s'appliquent à la plupart des conventions relatives aux gens de mer. Voir note précédente.

¹¹⁸ *Belgique, Brésil, Colombie, Croatie, Cuba, Estonie, Guatemala, Italie, Liban, Mexique, Norvège, Panama et Portugal.*

¹¹⁹ *Canada et Nouvelle-Zélande.*

¹²⁰ *Belgique et Estonie.*

¹²¹ *Brésil, Colombie, Croatie, Norvège, Nouvelle-Zélande et Panama.*

¹²² *Italie.*

¹²³ *Cuba, Mexique et Portugal.*

¹²⁴ *Canada et Nouvelle-Zélande.*

¹²⁵ *Guatemala.*

Remarques

71. Les ratifications annoncées entraîneront l'entrée en vigueur de la convention n° 180, ce qui pourra influencer de manière positive sur les résultats de l'examen en cours dans six autres pays quant à la possibilité de ratifier cette convention ¹²⁶.

3.4. Logement des équipages

Conventions proposées à la ratification	Convention proposée à la dénonciation
Convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949 Convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970	Convention (n° 75) sur le logement des équipages, 1946

72. Lors de l'examen de la convention n° 75, il a été noté que cette convention fait l'objet d'une seule ratification et qu'elle n'est jamais entrée en vigueur; elle a été révisée par la convention n° 92 et est désormais fermée à la ratification. Le Conseil d'administration a décidé que son retrait pourrait être inscrit à l'ordre du jour d'une session future de la Conférence. En outre, il a invité le seul Etat partie ¹²⁷ à la convention n° 75 à examiner la possibilité de ratifier la convention n° 92 et la convention n° 133. Le pays intéressé n'a pas encore répondu à cette invitation.

3.5. Congés annuels

Convention proposée à la ratification	Conventions proposées à la dénonciation
Convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976	Convention (n° 54) des congés payés des marins, 1936 Convention (n° 72) des congés payés des marins, 1946 Convention (n° 91) sur les congés payés des marins (révisée), 1949

Rappel des faits

73. La convention n° 146 ¹²⁸ est la norme moderne en ce domaine, et les trois conventions antérieures – n°s 54, 72 et 91 – sont manifestement dépassées. Le Conseil d'administration a déjà décidé que la possibilité de procéder au retrait des deux premières sera examinée en temps utile, tandis que la dernière a été mise à l'écart et la possibilité de son abrogation sera examinée lorsque son taux de ratification aura substantiellement diminué.
74. Au cours des consultations qui ont eu lieu, six des 21 parties à l'une de ces trois conventions (n°s 54, 72 et 91) ont répondu ¹²⁹.

¹²⁶ Depuis 1996, dans le cadre de l'Union européenne, deux directives du Conseil (1996/63/CE et 1999/95/CE) et une recommandation de la commission (1999/130/CE) portent sur l'application de la convention n° 180 et du protocole de 1996 à la convention n° 147.

¹²⁷ *Bulgarie.*

¹²⁸ Au 31 décembre 1999, cette convention avait été ratifiée par 13 pays.

¹²⁹ *Belgique, Croatie, Cuba, Islande, Mexique et Norvège.*

Consultations

- 75.** Dans un pays, une proposition de ratification a été soumise au Sénat ¹³⁰ et, dans un autre, la ratification devrait avoir lieu prochainement ¹³¹. Deux autres pays indiquent qu'ils sont en train d'examiner la possibilité de ratifier la convention n° 146 ¹³².
- 76.** Un pays déclare que le paragraphe 3 de l'article 3 de la convention constitue un obstacle à la ratification ¹³³, un autre a décidé de différer la ratification ¹³⁴.

Remarques

- 77.** Malgré le faible nombre de réponses, il est encourageant de noter qu'au moins deux nouvelles ratifications de la norme moderne devraient avoir lieu prochainement.

3.6. Rapatriement

Convention proposée à la ratification	Convention proposée à la dénonciation
Convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987	Convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926

- 78.** Lors de l'examen de la convention n° 23 ¹³⁵, il a été noté que la convention n° 166 ¹³⁶ est la norme moderne en ce domaine. La convention n° 23 figure dans l'annexe de la convention n° 147, tandis que la convention n° 166 figure dans l'annexe supplémentaire du protocole de 1996 à la convention n° 147 ¹³⁷ dans la partie B.
- 79.** Lors des consultations qui ont eu lieu, 14 des 45 Etats parties à la convention n° 23 et une organisation de travailleurs ont répondu ¹³⁸.

Consultations

- 80.** Dans deux pays, la procédure de ratification a été entamée ou va bientôt l'être ¹³⁹. Trois autres pays indiquent qu'ils examineront, en consultation avec les partenaires sociaux, la

¹³⁰ *Mexique.*

¹³¹ *Belgique.*

¹³² *Croatie et Islande.*

¹³³ *Norvège.*

¹³⁴ *Cuba.*

¹³⁵ Document GB.274/LILS/4(Rev.1), paragr. 43-46.

¹³⁶ Au 31 décembre 1999, cette convention avait été ratifiée par sept pays.

¹³⁷ Au 31 décembre 1999, cette convention avait été ratifiée par un pays.

¹³⁸ *Belgique, Colombie, Croatie, Cuba, Egypte, Estonie, Grèce, Italie, Mexique, Nouvelle-Zélande, Panama, Portugal, Royaume-Uni, Suisse* et Fédération des syndicats maritimes d'Ukraine [aucune réponse n'a été reçue du gouvernement].

¹³⁹ *Belgique et Egypte.*

possibilité de ratifier la convention n° 166¹⁴⁰. Un pays ne voit aucun obstacle à la ratification de cette convention¹⁴¹.

- 81.** Les perspectives de ratification ne semblent pas aussi encourageantes pour six autres pays. L'un d'eux déclare que les dispositions de la convention n° 23 sont suffisantes et qu'il n'y a pas lieu de ratifier la convention n° 166¹⁴². Dans deux autres pays, la législation nationale constitue un obstacle à la ratification¹⁴³. Une organisation de travailleurs considère qu'il serait prématuré pour le pays de ratifier la convention n° 166¹⁴⁴. Trois autres pays n'ont pas l'intention de ratifier la convention¹⁴⁵. Dans un pays, un projet de ratification n'a pas été approuvé par le Parlement¹⁴⁶.

Remarques

- 82.** Les réponses relativement peu nombreuses concernant les perspectives de ratification de la convention n° 166 font apparaître des positions diverses. On peut toutefois s'attendre à quelques nouvelles ratifications.

Remarques finales

- 83.** Les mesures de suivi indiquées dans les parties I et II du présent document ont débouché sur les propositions recommandant un examen conjoint de la révision de deux conventions, la révision de cinq autres conventions et le maintien du statu quo à l'égard d'une convention.
- 84.** En ce qui concerne les mesures de suivi indiquées dans la partie III, il y a lieu de relever que leur succès dépend du rôle plus ou moins actif joué par les gouvernements et les partenaires sociaux. Dans ce contexte, il est à noter que, globalement, le taux de réponse est assez faible. Il est peut-être cependant trop tôt pour évaluer pleinement les effets de ce suivi, car le processus de ratification et, le cas échéant, de dénonciation est toujours passablement long au niveau national.
- 85.** En ce qui concerne les conventions qui font l'objet de mesures particulières de suivi, il est à noter que la tendance à la ratification de la convention n° 138 se poursuit et que les perspectives de ratifications semblent bonnes pour la convention n° 179. Pour ce qui est des autres conventions, les résultats demeurent assez limités, et le Bureau devra poursuivre activement ses efforts promotionnels en attirant l'attention des Etats Membres sur la nécessité de donner suite aux recommandations du Conseil d'administration afin de moderniser le système normatif de l'OIT.

¹⁴⁰ *Croatie, Estonie et Portugal.*

¹⁴¹ *Italie.*

¹⁴² *Nouvelle-Zélande.*

¹⁴³ *Panama et Suisse.*

¹⁴⁴ Fédération des syndicats maritimes d'Ukraine [aucune réponse n'a été reçue du gouvernement].

¹⁴⁵ *Cuba, Grèce et Royaume-Uni* [les organisations de gens de mer sont favorables à la ratification].

¹⁴⁶ *Colombie.*

86. *Le groupe de travail est invité:*

- a) à examiner les propositions présentées dans les parties I et II du présent document et à soumettre ses recommandations à ce sujet à la Commission des questions juridiques et des normes internationales du travail;*
- b) à prendre note des informations contenues dans la partie III du présent document.*

Genève, le 24 février 2000.

Point appelant une décision: paragraphe 86.