

Rapport

**sur les conventions et les recommandations adoptées en 1987
par la Conférence internationale du Travail lors de sa 74^e session
et**

Message

**relatif à la convention (n° 163) concernant le bien-être des gens de mer,
en mer et dans les ports**

du 24 août 1988

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Conformément à l'article 19 de la constitution de l'Organisation internationale du Travail (OIT), nous vous présentons un rapport sur les conventions et les recommandations adoptées lors de la 74^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail et vous prions d'en prendre acte.

Nous vous adressons en même temps un message soumettant à votre approbation la convention (n° 163) concernant le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

24 août 1988

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Stich

Le chancelier de la Confédération, Buser

Condensé

Ce rapport comprend cinq parties. Après une brève introduction, la deuxième partie est consacrée, sous forme de message, à l'examen de la convention (n° 163) et de la recommandation (n° 173) concernant le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports. Les troisième, quatrième et cinquième parties comprennent l'analyse de la position suisse au regard de la convention (n° 164) concernant la protection de la santé et les soins médicaux des gens de mer, de la convention (n° 165) concernant la sécurité sociale des gens de mer (révisée), et enfin de la convention (n° 166) (révisée) et de la recommandation (n° 174) concernant le rapatriement des marins.

La convention n° 163, en révisant deux recommandations de 1936 et 1970, vise à répondre aux besoins nouveaux découlant, dans le domaine du bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, de l'évolution des conditions d'emploi et de travail des marins. Les mesures et moyens exigés par cet instrument étant réalisés à bord des navires battant pavillon suisse, nous sommes donc en mesure de vous proposer d'approuver la convention n° 163.

La convention n° 164 a pour but d'assurer aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux comparables à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre. Si nous pouvons nous rallier aux objectifs poursuivis par cet instrument, nous constatons que notre pays aurait des difficultés à l'appliquer, de par son infrastructure en matière de navigation maritime et en raison du caractère trop technique des dispositions de la convention. Aussi, nous ne pouvons pas vous proposer de l'approuver.

Il en va de même pour la convention n° 165 concernant la sécurité sociale des gens de mer, dont l'objectif est de créer des normes de sécurité sociale pour les gens de mer qui leur garantissent une protection minimale dans ce domaine. La législation suisse applicable en matière de sécurité sociale devrait subir de nombreuses modifications pour satisfaire aux exigences de la convention n° 165, de telle sorte qu'une ratification de cet instrument ne saurait être envisagée.

La convention n° 166 garantit aux marins le droit au rapatriement dans les diverses circonstances qu'elle énumère, en tenant compte de l'évolution de l'industrie maritime depuis l'adoption, en 1926, de la convention (n° 23) du même nom. L'examen de la convention n° 166 montre que certaines dispositions vont bien au-delà de ce que prévoit le droit suisse actuellement en vigueur et qu'elles ne peuvent, au vu de la situation économique dans laquelle se trouve actuellement la navigation maritime, être imposées aux entreprises exploitant les navires battant pavillon suisse. Nous ne sommes donc pas non plus en mesure de vous proposer l'approbation de cette convention.

Rapport et message

1 Introduction

Conformément à l'article 19, 5^e et 6^e alinéas, de la constitution de l'OIT, les Etats membres ont l'obligation de soumettre à leur Parlement les conventions et les recommandations internationales du travail adoptées lors de chaque session de la Conférence générale. Cette soumission doit avoir lieu dans un délai d'un an après la clôture de chaque session de la Conférence. Ce délai peut être prolongé de six mois au maximum.

Dans le présent rapport et message, nous analysons les conventions et recommandations suivantes:

- convention n° 163 et recommandation n° 173 concernant le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports;
- convention n° 164 concernant la protection de la santé et les soins médicaux des gens de mer;
- convention n° 165 concernant la sécurité sociale des gens de mer (révisée);
- convention n° 166 (révisée) et recommandation n° 174 concernant le rapatriement des marins.

Nous vous proposons d'approuver la convention (n° 163) concernant le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, et vous soumettons à cet effet un projet d'arrêté.

Les textes des conventions et recommandations susmentionnées figurent en annexe au présent rapport et message.

2 Message relatif à la convention (n° 163) concernant le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports (annexe 1)

21 Partie générale

Les questions relatives au bien-être des gens de mer n'ont jusqu'ici été traitées que dans deux recommandations de l'OIT, l'une, de 1936, sur les conditions de séjour des marins dans les ports et l'autre, de 1970, sur le bien-être des gens de mer. L'origine de la présente convention remonte à une décision prise lors de la 62^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail, en 1976, suggérant l'élaboration d'un instrument plus efficace pour résoudre les problèmes du bien-être des gens de mer. Après que les besoins existants et le genre de mesures nécessaires aient été examinés en détail par la Sous-commission tripartite de la Commission paritaire maritime chargée d'étudier le bien-être des marins, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail a finalement décidé, lors de sa 234^e session, de porter la question du bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, à l'ordre du jour de la 74^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail.

La convention adoptée par la Conférence fait obligation aux Etats membres de veiller à ce que des moyens et services de bien-être adéquats soient fournis aux

gens de mer, tant dans les ports qu'à bord des navires, et que les arrangements nécessaires soient pris pour leur financement. Les gouvernements doivent également veiller à ce que ces moyens et services soient fournis, dans les ports appropriés, à tous les gens de mer, sans discrimination. Enfin, la convention prévoit une coopération entre Etats membres ainsi qu'entre les parties intéressées afin de promouvoir le bien-être des gens de mer.

22 Partie spéciale

221 Explication des dispositions et position de la Suisse au regard de la convention

Aux termes de la *convention n° 163*, les moyens et services de bien-être qu'il convient de fournir aux gens de mer doivent l'être, tant dans les ports qu'à bord des navires battant pavillon des Etats membres. La Suisse ne disposant pas de port maritime, nous accorderons une attention particulière aux dispositions qui régissent la fourniture de moyens et services de bien-être à bord des navires. A cet égard, la convention constitue une sorte d'inventaire des moyens de bien-être et de loisirs aujourd'hui courants sur les navires. Nous considérons que les exigences minimales posées sont conformes au standard d'une flotte commerciale moderne. Les navires enregistrés en Suisse satisfont d'ailleurs en grande partie, aujourd'hui déjà, aux exigences formulées dans la convention n° 163. Sur le plan législatif, la ratification de la convention n° 163 n'entraînerait qu'une adaptation sur des points mineurs de la partie IV du chapitre II de l'Ordonnance d'exécution de la loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse, du 20 novembre 1956 (RS 747.301).

La convention qui comprend quatorze articles énonce les principes essentiels, alors que les détails concernant l'application de la convention se trouvent dans la recommandation.

L'analyse des dispositions de la convention à la lumière des conditions prévalant dans notre pays nous incite à faire les remarques suivantes:

Le *premier article* traite des définitions et du champ d'application de la convention. On définit d'une part l'expression «gens de mer» ou «marin» et, d'autre part, la notion de «moyens et services de bien-être». La convention fait preuve de souplesse dans la détermination du champ d'application, les Etats membres ayant la liberté d'apprécier si les dispositions de la convention doivent être appliquées à la pêche maritime commerciale.

L'*article 2* contient l'obligation fondamentale faite aux Etats membres de garantir la présence de moyens et services de bien-être adéquats pour les gens de mer à bord et dans les ports. Les Etats membres doivent également veiller à ce que le financement des moyens et services de bien-être fournis soit assuré. La partie II de la recommandation n° 173 précise que les dispositions portant sur le financement concernent les moyens et services de bien-être *dans les ports* (subventions publiques, taxes ou autres droits spéciaux acquittés par les milieux maritimes, contributions volontaires versées par les armateurs, les gens de mer ou leurs organisations, contributions volontaires provenant d'autres sources). La partie III

de la recommandation n° 173 qui s'applique aux moyens et services de bien-être *en mer* ne contient en revanche aucune disposition sur le financement de tels moyens et installations. Il n'en reste pas moins que ces moyens et installations devraient en principe être prévus sur tout navire suisse récent; pour les navires plus anciens, des installations ne peuvent être envisagées que si cela est possible et approprié. Vu ce qui précède, nous pouvons accepter l'article 2 de la convention.

Les *articles 3 et 4* garantissent à tous les gens de mer qui séjournent dans les ports ou qui sont embarqués sur les navires des Etats membres l'utilisation des moyens et services de bien-être. Ces dispositions n'engendrent pas de problèmes particuliers pour notre pays.

Aux termes de l'*article 5*, les moyens et services de bien-être doivent être réexaminés *fréquemment*, sans que la convention ni la recommandation ne fixent le laps de temps entre les contrôles. Dans la pratique, les contrôles effectués à bord des navires battant pavillon suisse par l'Office suisse de la navigation maritime ont lieu généralement tous les cinq ans. Cette fréquence ne semble pas satisfaire aux exigences de la convention. Pourtant, les contrôles précités peuvent être exécutés sans connaissances techniques spéciales puisqu'ils portent exclusivement sur les problèmes de la vie quotidienne à bord et dans les ports. Dans ce sens, la recommandation n° 173 prévoit que l'examen des moyens et services de bien-être peut également être exécuté avec la participation des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer. Dans la réalité, les contrôles ont déjà lieu en collaboration avec les gens de mer et leurs associations, et nous pourrions donc accepter les obligations découlant de l'article 5 de la convention.

Selon l'*article 6*, les Etats membres s'engagent à coopérer en vue d'assurer l'application de la convention. La recommandation n° 173 énumère les mesures à prendre au titre de cette coopération interétatique. Il conviendrait ainsi de prévoir des accords sur la mise en commun de ressources et la fourniture conjointe de moyens de bien-être dans les ports de façon à éviter les doubles emplois inutiles. Il est également suggéré d'organiser des compétitions sportives internationales ou des séminaires pour les gens de mer.

Les *articles 7 à 14* contiennent les dispositions finales usuelles. Il n'est donc pas nécessaire de les commenter ici.

222 Position au regard de la recommandation

La *recommandation n° 173* n'a aucun caractère juridique contraignant et n'a donc pas besoin d'être ratifiée. Elle revêt toutefois un certain intérêt dans la mesure où elle apporte des précisions sur le champ d'application de la convention qui, elle, se limite aux principes. Pour des raisons déjà évoquées, nous accordons une attention particulière à la *partie III* de la recommandation qui traite des moyens et services de bien-être en mer et qui précise certaines dispositions de la convention. Il y est notamment demandé que tous les gens de mer puissent, à bord, disposer de médias électroniques, d'installations sportives, de livres ou de moyens de réaliser des travaux d'artisanat. Il faudrait en outre offrir aux gens de mer des liaisons téléphoniques à des tarifs avantageux ou prendre des mesures afin que les gens de mer qui arrivent dans les ports puissent, si possible sans formalités, recevoir à bord

leurs parents et leurs amis. Comme nous l'avons déjà mentionné en traitant l'article 2, aucune mesure pour le financement de moyens et services de bien-être n'est préconisée dans cette partie de la recommandation.

La *dernière partie* de la recommandation suggère d'encourager l'épargne et de faciliter la transmission des salaires. Pour les gens de mer sous pavillon suisse, cette partie de la recommandation n'apporte aucune nouveauté essentielle, car les suggestions ne vont guère au-delà des possibilités qui existent déjà actuellement dans la pratique.

223 Conclusions

Comme nous l'avons exposé ci-avant, les moyens et services de bien-être à bord des navires battant pavillon suisse correspondent aux exigences fixées par la convention n° 163. Dans ces conditions, rien ne s'oppose à une ratification de cet instrument.

23 Conséquences financières et répercussions sur l'effectif du personnel

La ratification de la convention n° 163 n'entraînera pas de charges financières particulières pour la Confédération, ni de répercussions sur l'effectif du personnel de la Confédération.

24 Bases juridiques

La constitutionnalité de l'arrêté fédéral approuvant la convention n° 163 repose sur l'article 8 de la constitution, qui donne à la Confédération la compétence de conclure des traités internationaux. L'Assemblée fédérale est compétente pour approuver la convention en vertu de l'article 85, chiffre 5 de la constitution. La convention n° 163 peut être dénoncée, aux termes de son article 9, à l'expiration d'une période de dix années à compter de la date de son entrée en vigueur, ainsi que pour la fin de chaque période ultérieure de dix années. La convention ne prévoit pas l'adhésion à une organisation internationale. Elle n'entraîne pas non plus une unification multilatérale du droit au sens de l'article 89, 3^e alinéa, lettre c, de la constitution. En particulier, les dispositions de la convention ne sont pas directement applicables. La convention n° 163 n'est par conséquent pas soumise au référendum facultatif sur les traités internationaux selon l'article 89, 3^e alinéa, de la constitution.

3 Convention (n° 164) concernant la protection de la santé et les soins médicaux des gens de mer (annexe 2)

31 Partie générale

Sur le plan international, la protection de la santé et les soins médicaux des gens de mer sont garantis par les instruments suivants de l'OIT que la Suisse n'a pas

ratifiés: la convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer (1946), la convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée) (1949), la convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires) (1970), ainsi que la convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer) (1970). La présente convention est complémentaire à ces instruments. Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail a examiné le projet de convention lors de sa 234^e session, sur la base du compte rendu des travaux de la Conférence technique préparatoire, et l'a soumis pour adoption à la Conférence internationale du Travail réunie à l'occasion de sa 74^e session (maritime).

La convention n° 164 prévoit des mesures de grande envergure assurant aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux comparables à ceux qui sont offerts aux travailleurs à terre. Elle garantit aux gens de mer le droit à des visites médicales dans les ports d'escale et souligne la nécessité de développer des programmes visant à promouvoir l'éducation sanitaire et la protection de la santé. Une assistance médicale minimale est en outre prescrite en fonction de la grandeur du navire.

32 Partie spéciale

321 Explication des dispositions et position de la Suisse au regard de la convention

Nous pouvons nous rallier aux objectifs fondamentaux de la convention, mais l'application de certaines dispositions soulève des difficultés que nous exposons ci-dessous à l'aide d'exemples concrets. A cet égard, lors de l'adoption de la convention par la Conférence, le Chef de la délégation suisse a fait la déclaration suivante:

«La Suisse a voté en faveur du projet de convention car elle partage tout à fait les objectifs poursuivis par l'action entreprise par l'OIT dans ce domaine. Toutefois, mon gouvernement se voit contraint, après une première analyse de la convention, d'exprimer certaines réserves (. . .). Le caractère, à notre avis, par trop technique et détaillé de certaines dispositions de la convention, notamment celles relatives aux consultations par satellite, aux cours de nature médicale dispensés dans le cadre de la formation professionnelle, aux infirmeries, aux statistiques concernant les maladies professionnelles, etc., pourrait poser à mon pays des difficultés sur le plan de l'application. En effet, la Suisse est un pays sans littoral et son infrastructure maritime est le reflet tout naturel de cette situation géographique spécifique. Je tiens à relever cependant que l'attitude du gouvernement suisse en l'espèce ne signifie pas du tout que mon pays renonce à perpétuer sa tradition et à poursuivre avec la ferveur nécessaire ses efforts en faveur du maintien et de la promotion du plus haut niveau possible de protection de la santé et du bien-être tout court pour les marins engagés à bord de navires suisses.»

La *convention n° 164* comprend 13 articles de fond, les huit derniers articles constituant les dispositions finales habituelles.

L'article 1 détermine le champ d'application de la convention et définit la notion de «gens de mer» ou «marin». Les Etats membres ont la possibilité de déterminer

s'ils entendent appliquer les dispositions de la convention à la pêche maritime commerciale.

L'article 2 énumère les moyens juridiques dont disposent les Etats pour donner effet à la présente convention.

L'article 3 oblige les Etats à prévoir, dans la législation nationale, des dispositions sur la responsabilité de l'armateur en matière sanitaire. Tant la loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse (art. 63, 150 et 151) que son ordonnance d'exécution prévoient des prescriptions sanitaires à charge de l'armateur et contiennent des dispositions sur la violation, par celui-ci, de ses obligations.

L'article 4 décrit les mesures assurant la protection de la santé des gens de mer qui doivent être garanties par des règlements nationaux. L'objectif de cette disposition est de permettre aux gens de mer de bénéficier d'une situation aussi comparable que possible à celle des travailleurs à terre dans le domaine de la protection de la santé et des soins médicaux. Dans ce contexte, les Etats membres doivent garantir que les soins médicaux et la protection de la santé seront fournis gratuitement aux gens de mer. En outre, dans le cadre de la prévention, ils doivent également porter une attention particulière au développement de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire.

Les gens de mer travaillant sur des bateaux suisses sont obligatoirement assurés contre la maladie et les accidents; sur ce point, la solution suisse actuellement en vigueur satisfait donc aux exigences de la convention. En revanche, en ce qui concerne l'élaboration de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire, la Suisse ne dispose pas de l'infrastructure et de l'expérience nécessaires pour satisfaire aux exigences de la convention. L'élaboration de programmes de promotion de la santé et de l'éducation sanitaire pour les gens de mer travaillant sur des navires suisses entraînerait dans coûts disproportionnés par rapport au cercle relativement restreint des éventuels bénéficiaires de ces mesures. Les gens de mer travaillant sur des navires suisses pourront, s'ils entendent se perfectionner dans le domaine de la santé et de l'éducation sanitaire, fréquenter des cours dispensés à l'étranger. La Suisse n'est dès lors pas en mesure d'accepter la totalité des obligations contenues à l'article 4.

Les articles 5 et 6 traitent de manière très détaillée des questions relatives à la pharmacie de bord et au guide médical qui doivent se trouver à bord de tout navire. En sa qualité d'autorité de surveillance en matière de navigation maritime sous pavillon suisse, l'Office suisse de la navigation maritime pourrait s'engager à édicter des Circulaires portant sur le contenu de la pharmacie de bord et le matériel médical à conserver à bord, qui tiennent compte des recommandations internationales en la matière.

L'article 7 exige que des consultations médicales par radio ou par satellite soient possibles pour les navires en mer à toute heure du jour ou de la nuit. En outre, l'autorité compétente doit s'assurer que les médecins chargés de donner ces conseils médicaux reçoivent une formation appropriée et soient informés des conditions existant à bord des navires. Alors que les hôpitaux des villes portuaires disposent sans nul doute d'un personnel formé en conséquence, l'application de cette disposition entraînerait, en Suisse, la mise en œuvre de mesures dont le coût

serait disproportionné face aux besoins spécifiques de notre pays. Cet article ne saurait donc être accepté par la Suisse.

L'article 8 prescrit que tous les navires qui embarquent cent marins ou davantage doivent obligatoirement avoir un médecin parmi les membres de l'équipage. A l'heure actuelle, cette disposition ne s'applique pas à notre pays, car tous les navires battant pavillon suisse ont un nombre inférieur de marins à bord. Ainsi, seul l'article 9 entre en ligne de compte, article en vertu duquel un membre de l'équipage spécialement formé à cet effet est chargé d'assurer les soins médicaux normaux à bord. La notion de soins médicaux normaux a un sens extrêmement large; puisqu'elle englobe aussi, par exemple, les thérapies intraveineuses. L'article 9 exige également que les gens de mer suivent des cours de formation et des cours permettant d'entretenir et d'accroître les connaissances acquises; de tels cours ne peuvent être organisés en Suisse faute d'une infrastructure adéquate. Aussi, comme pour tout le domaine de la formation des gens de mer, notre pays doit faire appel aux possibilités offertes par les écoles étrangères de navigation, dans la mesure où celles-ci mettent sur pied des cours de formation conformes aux exigences de la convention. Vu ce qui précède, nous ne pouvons pas accepter les obligations découlant de l'article 9.

Selon l'article 11, les navires doivent disposer, à partir d'une certaine grandeur, d'une infirmerie aménagée de manière appropriée. L'article 12 astreint l'autorité administrative compétente à adopter un modèle de rapport médical pour les gens de mer, qui permette un échange aussi aisé que possible d'informations médicales. Si l'on entend disposer d'un modèle de rapport médical «standard», la création d'un formulaire suisse semble peu judicieux si bien que, là aussi, il faut attendre ce qui se fera à l'étranger et en particulier dans les nations maritimes. L'article 13, enfin, contient une déclaration des Etats membres manifestant leur volonté de coopérer dans différents domaines expressément mentionnés de la protection de la santé des gens de mer et des soins médicaux à bord.

Les articles 14 à 21 comprennent les dispositions finales usuelles. Il n'est donc pas nécessaire de les commenter ici.

322 Conclusions

Un examen approfondi de la convention n° 164 confirme les réserves exprimées par le Chef de la délégation suisse lors de l'adoption de cet instrument. La convention contient de nombreuses dispositions que seules les nations maritimes possédant une infrastructure et une expérience en la matière sont en mesure d'appliquer.

La Suisse dispose de moyens assurant aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux qui, s'ils ne satisfont pas pleinement aux exigences de la convention, sont néanmoins adaptés à la dimension de notre flotte. Notre pays n'étant, de surcroît, pas un Etat maritime, il ne nous semble pas judicieux de proposer la ratification de la convention n° 164. Le Conseil fédéral veillera toutefois à ce que tous les efforts soient entrepris pour maintenir et améliorer le niveau de protection de la santé et du bien-être des marins engagés à bord de navires suisses.

4 Convention (n° 165) concernant la sécurité sociale des gens de mer (révisée)
(annexe 3)

41 Partie générale

Lors de sa 62^e session (maritime) en 1976, la Conférence internationale du Travail avait adopté une résolution concernant la sécurité sociale des gens de mer engagés sur un navire battant pavillon autre que celui de leur propre pays (y compris les pavillons de complaisance). Cette résolution exigeait que l'on procède à une enquête sur l'étendue des législations nationales dans ce domaine. Sur la base de cette enquête, il a été constaté que le nombre relativement restreint des ratifications et l'application des conventions existantes sur la sécurité sociale des gens de mer n'a apporté qu'une protection insuffisante à ce cercle de personnes et que tous les pays devaient encourager la création de nouvelles normes dans ce secteur. Partant, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail a décidé d'inclure la question de la protection sociale des gens de mer à l'ordre du jour de la 74^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail. Une Conférence technique préparatoire a élaboré un projet de convention qui a été examiné de façon approfondie lors de la 74^e session de la Conférence internationale du Travail avant d'être adopté sous forme de convention (n° 165).

Cet instrument sur la sécurité sociale des gens de mer revise la convention (n° 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer (1936) et la convention (n° 70) sur la sécurité sociale des gens de mer (1946). La Suisse n'a pas ratifié ces deux conventions.

La convention n° 165 a pour objectif d'assurer aux gens de mer une protection minimale dans le domaine de la sécurité sociale, notamment lorsque ces personnes sont engagées sur des navires battant un pavillon autre que celui de leur propre pays.

42 Partie spéciale

421 Explication des dispositions et position de la Suisse au regard de la convention

Pour déterminer si la Suisse satisfait aux exigences de la convention n° 165, il convient d'en examiner les dispositions au regard de plusieurs lois fédérales: la loi fédérale du 23 septembre 1953 sur la navigation maritime sous pavillon suisse (LNM; RS 747.30); les lois déterminantes pour les différentes branches de l'assurance: la loi fédérale du 20 décembre 1946 sur l'assurance-vieillesse et survivants (LAVS; RS 831.10); la loi fédérale du 19 juin 1959 sur l'assurance-invalidité (LAI; RS 831.20); la loi fédérale du 25 juin 1982 sur l'assurance-chômage (LACI; RS 837.0).

La convention n° 165 est subdivisée en six parties et comprend au total 45 articles, dont les plus importants se trouvent dans les parties II (protection garantie), III (obligations de l'armateur) et IV (protection des gens de mer étrangers ou migrants).

La partie I (*art. 1 à 6*) contient les dispositions générales concernant les termes employés dans la convention, le champ d'application personnel et matériel ainsi que la possibilité de ratification.

Les définitions figurant à l'*article 1* ne donnent lieu à aucune explication supplémentaire.

Conformément à l'*article 2*, la convention s'applique à tous les gens de mer définis à l'*article 1*, indépendamment de leur nationalité, ainsi qu'aux personnes à leur charge et à leurs survivants. Les Etats membres peuvent déterminer dans quelle mesure il convient d'appliquer la présente convention à la pêche maritime commerciale.

L'*article 3* situe la convention dans les neuf branches classiques de la sécurité sociale que l'on retrouve dans d'autres instruments internationaux. L'Etat qui ratifie la convention doit s'engager à accorder un niveau de protection reconnu sur le plan international, dans trois branches au moins. En outre, l'une au moins des branches ratifiées doit comprendre les prestations de chômage, de vieillesse, d'accidents du travail et de maladies professionnelles, d'invalidité ou de survivants.

Selon les *articles 4 à 6*, chaque membre doit spécifier, lors de sa ratification, quelles sont les branches pour lesquelles il accepte les obligations et doit indiquer, pour chacune de ces branches, dans quelle mesure les obligations seront respectées. En outre, il est possible en tout temps d'accepter ultérieurement d'autres branches ou des obligations plus élevées.

La partie II (*art. 7 à 12*) détermine l'entendue de la protection garantie par la convention.

Conformément à l'*article 7*, tout membre doit accorder aux gens de mer engagés sur des navires battant son pavillon une protection non moins favorable que celle dont bénéficient les travailleurs à terre, à l'égard de toute branche de sécurité sociale mentionnée dans la convention et pour laquelle il possède une législation en vigueur. La législation suisse ne répond que partiellement à cette exigence.

En effet, dans le domaine des allocations familiales, tous les gens de mer employés à bord de navires suisses bénéficient de la même protection que les travailleurs occupés en Suisse. Dans l'assurance-pensions (AVS/AI), il en va de même pour les gens de mer suisses et étrangers employés à bord de navires suisses, pour autant que ces derniers aient leur domicile en Suisse. En revanche, le contrat-type, approuvé par le Conseil fédéral, couvrant l'assurance de l'équipage des navires de mer en matière de maladie et d'accidents (annexe III de l'ordonnance du 20 nov. 1956 sur la navigation maritime; RS 747.301), ne prévoit pas la pleine égalité de traitement entre gens de mer et travailleurs à terre dans ces branches. Les prestations qui y sont prévues, comparées avec celles de la loi fédérale du 13 juin 1911 sur l'assurance-maladie (LAMA; RS 832.10) et de la loi fédérale du 20 mars 1981 sur l'assurance-accidents (LAA; RS 832.20), ne correspondent ni par leur étendue, ni par leur montant, aux prestations que les assurés se voient accorder en Suisse. Ainsi, les équipages des navires de mer ne peuvent être assurés que contre les accidents du travail professionnels; les frais pour soins médicaux ne sont pris en charge que jusqu'à concurrence d'un certain montant, et le versement des indemnités journalières est limité à 180 jours au maximum. Des prestations de

maternité pour les gens de mer de sexe féminin ne sont pas non plus prévues dans le contrat-type. On peut néanmoins supposer que, dans la pratique, l'assurance-maladie suisse couvre ce risque. En matière d'assurance-chômage également, la protection conférée par l'assurance n'est garantie que de façon limitée. En effet, le versement d'indemnités journalières d'assurance-chômage dépend du domicile en Suisse et de l'aptitude au placement dans notre pays. Au vu de ce qui précède, la Suisse n'est pas en mesure de satisfaire aux obligations de l'article 7.

L'article 8 oblige les Etats, qui accordent toute ou partie de la protection des gens de mer dans le cadre d'un régime spécial, à prendre des mesures de coordination entre ce régime spécial et le régime général, afin de maintenir les droits en cours d'acquisition des personnes qui changent de régime.

Dans le domaine de l'assurance-pensions (AVS/AI), cette disposition de coordination ne poserait pas de difficulté d'application, la Suisse ne connaissant pas de régime spécial de pensions pour les gens de mer. Dans le secteur de l'assurance-maladie par contre, l'article 8 pourrait nous obliger à prévoir des règles qui régiraient le passage du régime spécial d'assurance (contrat-type) dans le système général d'assurance (LAMA).

Lors de la ratification, chaque Etat détermine s'il accepte les obligations découlant de la convention selon les dispositions de la norme dite «minimale» (art. 9) ou de la norme dite «supérieure» (art. 11). Ainsi, il convient de décider si les gens de mer, et le cas échéant les personnes à leur charge ont droit à des prestations de sécurité sociale non moins favorables en matière d'éventualités couvertes, de conditions d'octroi, de niveau et de durée que celles prévues par la convention n° 102 sur la sécurité sociale (norme minimum) (1952). Si l'Etat accepte en revanche une protection plus étendue, les gens de mer peuvent prétendre à des prestations non moins favorables que celles prévues dans les conventions n° 103 sur la protection de la maternité (révisée) (1952), n° 121 sur les prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles (1964), n° 128 sur les prestations d'invalidité, de vieillesse et de survivants (1967) et n° 130 sur les soins médicaux et les indemnités de maladie (1969) (norme supérieure).

A ce jour, la Suisse n'a partiellement ratifié que les conventions n°s 102 et 128, respectivement les 18 octobre et 13 septembre 1977. Elle s'est engagée, dans les branches accidents du travail et maladies professionnelles ainsi que pour les prestations familiales, à satisfaire aux normes minimales de la convention n° 102. La Suisse accorde pour les prestations allouées aux survivants, une protection équivalant aux normes supérieures de la convention n° 128 (cf. message du 17 novembre 1976 concernant trois conventions de l'Organisation internationale du Travail et du Conseil de l'Europe, relatives à la sécurité sociale; FF 1976 III 1345). Notre pays n'a en revanche pas pu contracter des engagements internationaux en matière d'assurance-maladie et maternité et d'assurance-chômage, car l'obligation générale d'assurance fait défaut dans la première des branches susmentionnées, et l'exportation des prestations n'est pas reconnue dans la seconde.

Pour les gens de mer, un régime spécial d'assurance a été institué en Suisse pour les domaines de protection contre les accidents et la maladie. La loi fédérale sur la navigation maritime (art. 84 ss) prescrit une réglementation propre qui exclut, en principe, l'exploitation de la navigation maritime du champ d'application de

l'assurance-accidents obligatoire; par contre l'armateur est tenu d'assurer ses marins contre les accidents professionnels et la maladie auprès d'une compagnie d'assurance autorisée à opérer en Suisse. L'assurance doit être appliquée sur la base d'un contrat-type approuvé par le Conseil fédéral. A défaut d'assurance conforme à la loi sur la navigation maritime, l'armateur, même si aucune faute ne lui est imputable, répond du dommage en versant des prestations au moins équivalentes à celles prévues par le contrat-type. Comme nous l'avons déjà relevé en commentant l'article 7, la protection conférée par les dispositions du contrat-type en cas d'accident ou de maladie ne satisfait pas aux exigences internationales. Nous ne sommes dès lors pas en mesure d'accepter les articles 9 et 11.

Les articles 10 et 12 prévoient que, pour des branches d'assurance déterminées, la protection qui doit être garantie aux gens de mer selon l'article 9 ou 11 peut également résulter, à certaines conditions, d'assurances non obligatoires pour cette catégorie de personnes. Ces dispositions sont sans importance pour la Suisse, car les gens de mer sont couverts par des assurances obligatoires, pour autant qu'ils soient soumis à la législation suisse.

La partie III (art. 13 à 15) traite des obligations de l'armateur lorsque, d'une part, les prestations de sécurité sociale font défaut ou lorsque, d'autre part, elles ne peuvent être accordées, car les gens de mer se trouvent à bord ou sont débarqués en cours de route.

L'article 13 oblige l'armateur à accorder aux gens de mer dont l'état requiert des soins médicaux pendant qu'ils se trouvent à bord ou lorsqu'ils sont débarqués dans un pays étranger, outre les soins médicaux, le logement, la nourriture ou le rapatriement. La loi fédérale sur la navigation maritime prévoit une obligation similaire, dont l'étendue ne correspond toutefois pas entièrement aux exigences de la convention (voir art. 7 à 9 du contrat-type pour l'assurance de l'équipage de navires de mer).

Les articles 14 et 15 prévoient pour les gens de mer qui, en raison de leur état, sont débarqués sur le territoire d'un Etat étranger, de l'Etat de domicile ou encore de l'Etat dont le navire bat pavillon, le droit au salaire complet pour une certaine durée (douze semaines au moins), à la condition qu'ils ne bénéficient pas de prestations en espèces provenant de l'assurance sociale de l'Etat compétent. Ces dispositions n'engendreraient pas de nouvelles charges pour les armateurs suisses car, selon le contrat-type, le marin à bord reçoit une indemnité journalière correspondant à la totalité du gain journalier perdu pendant la durée de son incapacité de travail; en cas de maladie, cette indemnité lui est allouée pendant 180 jours au plus.

La partie IV (art. 16 à 29) assure la protection des gens de mer étrangers ou migrants.

Selon l'article 16, la partie IV s'applique aux gens de mer qui sont ou ont été soumis à la législation de l'un ou plusieurs des membres, ainsi que, le cas échéant, aux personnes à leur charge et à leurs survivants, à l'égard de chacune des neuf branches de sécurité sociale mentionnées dans la convention, et pour laquelle un tel membre possède une législation en vigueur applicable aux gens de mer.

L'article 17 permet de déterminer la législation applicable. Il a pour but d'éviter des conflits qui conduiraient soit à une absence de protection sociale, soit, au

contraire, à une double assurance. Aux termes de cette disposition, il ne doit y avoir qu'une législation applicable, soit celle du pays membre dont le navire bat pavillon, soit celle du pays membre sur le territoire duquel les gens de mer résident. Les membres intéressés peuvent, en outre, déterminer d'un commun accord d'autres règles en faveur des personnes concernées.

Le choix du critère pose un problème à la Suisse. En effet, le critère du domicile est appliqué dans les domaines de l'assurance-pensions et de l'assurance-chômage; la loi sur la navigation maritime retient en revanche le critère du pavillon pour l'assurance-maladie et accidents. Si l'on voulait appliquer dans notre pays un seul et même principe à toutes les branches d'assurance, il faudrait modifier l'esprit selon lequel l'une ou l'autre des lois applicables en matière de sécurité sociale a été conçue. Une telle unification engendrerait des difficultés, et nous ne pouvons nous rallier à la solution prévue à l'article 17 de la convention.

L'article 18 oblige les Etats membres à adopter des dispositions dans leur législation prévoyant l'égalité de traitement entre leurs propres ressortissants et les gens de mer étrangers ou ceux résidant à l'étranger en qualité de réfugiés ou d'apatrides, en ce qui concerne l'assujettissement et le droit aux prestations. Cette égalité de traitement ne peut être liée à la condition de résidence sur le territoire national d'un Etat membre que lorsque cette condition existe également pour les propres ressortissants de cet Etat.

La loi sur la navigation maritime consacre la pleine égalité de traitement dans le seul domaine de l'assurance-maladie et accidents, mais pas pour les autres branches d'assurance. Ainsi dans le domaine de l'assurance-vieillesse, survivants et invalidité, tous les citoyens suisses employés à bord d'un navire suisse sont assurés, et les étrangers ne le sont que s'ils ont leur domicile en Suisse. Alors que le marin suisse peut généralement toucher les prestations ordinaires s'il se trouve à l'étranger, celles-ci ne sont accordées au ressortissant étranger que s'il se trouve sur territoire suisse, et ce à des conditions plus difficiles. Une plus grande égalité de traitement ne pourrait être réalisée que par le biais des conventions bilatérales de sécurité sociale, garantissant aux ressortissants de certains Etats contractants (y compris aux gens de mer) une couverture d'assurance obligatoire, indépendante du domicile, ainsi que le versement des rentes suisses, au moins dans leur pays d'origine.

Les prestations de l'assurance-chômage ne peuvent être versées aux chômeurs domiciliés à l'étranger car notre pays n'applique pas le principe de l'exportation des prestations. Dans le domaine des allocations familiales, la convention collective de travail valable pour la navigation maritime prévoit que les étrangers employés à bord de navires suisses reçoivent les allocations familiales (cantonales) aux mêmes conditions que les Suisses, et cela même si leurs enfants résident à l'étranger.

Vu ce qui précède, notre pays n'est pas en mesure d'assurer l'égalité de traitement requise à l'article 18.

L'article 19 permet aux membres de s'écarter du principe de l'égalité de traitement pour les prestations à caractère non contributif, en subordonnant leur octroi à une durée minimale de résidence dans l'Etat concerné. Selon le genre de prestations, cette durée s'élève à six mois (prestations de chômage et de maternité), à cinq ans

(prestations d'invalidité et prestations de survivants) ou à dix ans (prestations de vieillesse).

Pour l'assurance-pensions, notre pays ne satisfait pas aux exigences de l'article 19. En effet, selon la législation suisse, les étrangers n'ont en principe aucun droit aux rentes extraordinaires de vieillesse, de survivants et d'invalidité, même lorsqu'ils résident en Suisse. Les conventions de sécurité sociale que notre pays a conclues avec d'autres Etats contractants ont toutefois permis à leurs ressortissants de bénéficier des prestations précitées, lorsqu'ils totalisent une durée minimale de résidence en Suisse de cinq ou dix ans.

Selon l'article 20, la législation de tout membre relative aux obligations de l'armateur figurant aux articles 13 à 15 doit garantir aux gens de mer l'égalité de traitement, quel que soit le lieu de leur résidence. C'est le cas de la loi suisse sur la navigation maritime.

Les articles 21 à 23 traitent de la participation des Etats membres à des accords bilatéraux ou multilatéraux de sécurité sociale. Tout membre doit s'efforcer de participer à de tels instruments qui règlent la conservation des droits en cours d'acquisition des gens de mer migrants. La convention établit un certain nombre d'exigences minimales quant au contenu de ces réglementations contractuelles.

Bien que la convention ne prescrive pas de manière contraignante la conclusion d'accords ou la participation à des instruments multilatéraux, elle exerce cependant une certaine pression dans ce sens. Cette pression pourrait engendrer des problèmes pour la Suisse, car notre pays a adopté une certaine attitude de retenue dans l'extension de son réseau de contrats bilatéraux aux Etats hors de l'Europe. Par ailleurs, il est douteux que l'on puisse limiter une convention uniquement aux gens de mer des deux parties. Ces dispositions ne sauraient donc emporter notre adhésion.

L'article 24 renferme l'obligation de servir toutes les prestations en espèces et les rentes quel que soit le lieu de résidence du bénéficiaire. S'il s'agit de prestations à caractère non contributif, les membres intéressés doivent déterminer d'un commun accord les conditions dans lesquelles ces prestations seront servies à l'étranger. Comme nous l'avons déjà indiqué pour d'autres dispositions, la législation suisse, sur ce point également, ne satisfait pas aux exigences de la convention.

Les articles 26 et 27 s'adressent aux membres qui ont ratifié les conventions n° 118 sur l'égalité de traitement (sécurité sociale) (1962) et n° 157 sur la conservation des droits en matière de sécurité sociale, 1982. La Suisse n'a pas ratifié ces instruments.

L'article 28 précise que la partie IV ne s'applique pas à l'assistance sociale et médicale.

L'article 29 permet aux membres de s'écarter des obligations fixées aux articles 16 à 25, ainsi qu'à l'article 27, par voie d'accords particuliers, dans le cadre d'instruments bilatéraux ou multilatéraux, à condition de ne pas affecter les droits et obligations des autres membres et de garantir aux gens de mer étrangers ou migrants une protection en matière sociale, au moins aussi favorable que celle prévue par ces articles.

La partie V (*art. 30 à 35*) porte sur les garanties juridiques et administratives que l'on retrouve dans la législation suisse.

L'*article 30* prescrit que chaque personne doit avoir le droit d'exercer un recours en cas de refus des prestations ou de contestations sur leur nature, leur niveau, leur montant ou leur qualité.

A ce moyen de droit s'ajoute un droit de réclamation relatif aux soins médicaux fournis par un service gouvernemental responsable devant un parlement (*art. 31*). Il faut également prévoir des dispositions en vue d'assurer rapidement et à peu de frais une solution aux litiges auxquels peuvent donner lieu les obligations de l'armateur (*art. 32*).

Les *articles 33 à 35* imposent aux membres une responsabilité concernant le service des prestations et la bonne administration des institutions et services qui concourent à l'application de la convention.

La partie VI (*art. 36 à 45*) contient les dispositions finales habituelles. Il n'est pas nécessaire de les commenter ici.

422 Conclusions

La convention n° 165 est une convention internationale de caractère programmatique. En la ratifiant, un Etat s'engage par conséquent à prendre, à terme, toutes les mesures nécessaires pour atteindre les objectifs fixés par cet instrument. L'acceptation de la convention dépend d'une volonté politique claire d'en poursuivre pleinement les objectifs.

L'examen des dispositions de la convention a démontré que la Suisse n'est pas en mesure de ratifier cet instrument sans procéder à de substantielles modifications législatives. Partageant les objectifs de la convention, la Suisse s'est prononcée en faveur de l'adoption de la convention n° 165 lors du vote final. Le Chef de la délégation suisse a toutefois exprimé, dans une déclaration, les réserves du gouvernement suisse quant aux conséquences qu'une ratification pourrait entraîner pour notre pays.

Au vu des explications qui précèdent, nous renonçons à soumettre la convention n° 165 à votre approbation.

5 Convention (n° 166) concernant le rapatriement des marins (révisée) (annexe 4)

51 Partie générale

La convention (n° 166) sur le rapatriement des marins modifie la convention n° 23, de 1926, qui a été ratifiée par la Suisse le 21 avril 1960.

Une révision de la convention de 1926 paraissait tout spécialement indiquée, parce que cet instrument n'était plus adapté à l'évolution intervenue entre-temps dans la navigation maritime: forte augmentation de l'emploi de marins étrangers, amélioration des moyens de transport à disposition pour le rapatriement, par exemple.

Les premières délibérations sur la nouvelle version de la convention (n° 23) remontent aux débats de la Conférence technique maritime préparatoire de mai 1986, à Genève. Sur la base de ces délibérations, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail a décidé, lors de sa 234^e session, en novembre 1986, de porter à l'ordre du jour de la 74^e session (maritime) de la Conférence internationale du travail la question de la révision de la convention (n° 23) sur le rapatriement des marins et de la recommandation (n° 27) sur le rapatriement des capitaines et des apprentis, qui la complète.

52 Partie spéciale

521 Explication des dispositions et position de la Suisse au regard de la convention

Comparée à la convention n° 23, la *convention n° 166* étend les possibilités de rapatriement des marins.

Elle est divisée en six parties et contient douze articles de fond ainsi que les dispositions finales habituelles.

La partie I (*art. 1*) traite du champ d'application de la convention et définit les termes utilisés. Par rapport à la convention n° 23, le champ d'application a été étendu. Ainsi, les dispositions de la convention peuvent, à certaines conditions, être appliquées à la pêche maritime commerciale.

La partie II (*art. 2*) précise les conditions dans lesquelles les marins auront le droit d'être rapatriés, et elle établit un catalogue détaillé des situations retenues à cet effet. La principale innovation par rapport à la convention n° 23, ainsi qu'aux dispositions du droit suisse (art. 82 et 83 de la loi sur la navigation maritime) consiste dans le fait que le marin a le droit d'être rapatrié lorsqu'il dénonce lui-même son contrat d'engagement. De plus, dans un tel cas, la convention ne fixe pas la durée minimale du contrat de travail avant la fin de laquelle le marin n'aura pas droit au rapatriement.

Lorsque le contrat de travail est de durée indéterminée, il appartient à la législation nationale ou à une convention collective de travail de fixer la durée maximale (mais inférieure à douze mois) des périodes d'embarquement après laquelle le marin a le droit d'être rapatrié. On a donc affaire ici, non pas à un cas classique de rapatriement, mais à une réglementation relative aux vacances qui permet au marin d'être rapatrié sans qu'il y ait rupture du contrat de travail (p. ex. pour raison de vacances). Cette disposition a été adoptée à la demande des représentants des Etats du Tiers-Monde dont les ressortissants signent souvent des contrats de travail de durée indéterminée, le plus souvent sous pavillon étranger et n'ont ainsi aucun droit à être rapatriés, même après plus de douze mois de travail à bord. Vu ce qui précède, il ne nous est pas possible d'accepter l'article 2.

La partie III (*art. 3*) traite des destinations vers lesquelles les marins peuvent être rapatriés. Aux termes de la convention n° 23, le rapatriement était considéré comme effectué lorsque le marin était débarqué dans sa patrie, dans le port d'engagement ou dans un port voisin ou encore dans le port de départ du navire.

La nouvelle convention prévoit par contre que les destinations vers lesquelles un marin peut être rapatrié sont le pays de résidence, un lieu stipulé par convention collective, le lieu où le contrat d'engagement a été conclu ou un lieu convenu entre les parties. La modification par rapport à la convention de 1926 tient au fait que le choix du lieu de rapatriement n'incombe plus à l'armateur, mais au marin. Ainsi, la solution retenue est en contradiction avec l'article 82, 1^{er} alinéa, de la loi sur la navigation maritime, selon lequel le rapatriement est effectué au lieu d'engagement. Nous ne sommes donc pas en mesure d'accepter l'article 3.

La quatrième partie (*art. 4 et 5*) énumère les dispositions à prendre pour le rapatriement. Le mode normal de rapatriement est la voie aérienne alors que, selon l'ancienne convention, l'armateur pouvait aussi satisfaire à son obligation de rapatriement en procurant au marin un emploi convenable à bord d'un autre navire se rendant à l'une des destinations prévues. Selon la convention n° 166, les frais de rapatriement à la charge de l'armateur comprennent, outre les dépenses nécessaires au transport, au logement et à la nourriture, la rémunération et les indemnités du marin ainsi que, si nécessaire, le traitement médical. Vu la situation économique critique qui règne actuellement dans la branche de la navigation maritime, les obligations supplémentaires que doit assumer l'armateur au titre de la présente convention ne sont guère défendables aujourd'hui. Nous ne pouvons donc, pour l'instant, satisfaire aux obligations de l'article 4.

L'article 5 prévoit que l'Etat dans lequel est immatriculé le navire doit organiser le rapatriement lorsque l'armateur néglige ses obligations. Le droit de recouvrer les frais auprès de l'armateur lui reste évidemment réservé. Cette réglementation s'applique déjà aux navires battant pavillon suisse (art. 82, 3^e al., de la loi sur la navigation maritime). Le droit que possède l'Etat d'origine du marin de pouvoir effectuer le rapatriement, sous réserve du recours auprès de l'Etat d'immatriculation, ne revêt qu'une faible importance pratique pour la Suisse, car le nombre des marins suisses naviguant sur des navires battant pavillon étranger n'est pas très élevé. L'article 5 ne crée pas de difficultés pour notre pays.

Les autres dispositions réunies dans la partie V (*art. 6 à 12*) concernent notamment les documents de voyage à mettre à disposition du marin, l'interdiction de déduire la durée du voyage de rapatriement des congés payés, le contrôle du respect des dispositions de la convention ainsi que la mise à disposition du texte de la convention aux marins. Aux termes de l'article 8, le rapatriement doit être considéré comme effectué si le marin est débarqué à une destination prévue. Afin d'établir une plus grande souplesse, des délais à l'expiration desquels le rapatriement est considéré comme effectué peuvent être fixés dans les législations nationales ou les conventions collectives de travail.

La partie VI est consacrée aux dispositions finales habituelles. Il n'est pas nécessaire de les commenter ici.

522 **Position au regard de la recommandation**

La *recommandation n° 174* n'a aucun caractère juridique contraignant et la question d'une éventuelle ratification ne se pose donc pas. Elle se limite à lancer un appel aux Etats membres afin qu'ils fassent usage de la possibilité prévue par

l'article 5 de la convention d'effectuer eux-mêmes le rapatriement de leurs propres ressortissants ou des marins se trouvant sur leur territoire dans les cas où ni l'armateur, ni l'Etat d'immatriculation du navire ne s'en chargent. L'Etat qui organise le rapatriement a la possibilité de recouvrer les frais de rapatriement auprès de l'Etat dans le territoire duquel le navire est immatriculé.

Pour les raisons que nous avons mentionnées en commentant l'article 5 de la convention, la recommandation n° 174 n'a guère d'importance pratique pour la Suisse.

523 Conclusions

A ce jour, les exigences découlant de la convention n° 166 ne sont pas toutes réalisées dans notre pays. Certaines dispositions vont considérablement au-delà de ce que prévoit la loi sur la navigation maritime. Le rapatriement de marins, et notamment de ceux qui dénoncent eux-mêmes leur contrat de travail, la possibilité pour les marins de choisir eux-mêmes le lieu du rapatriement sont autant d'éléments de la convention qui ne concordent pas avec notre droit interne et qui nécessiteraient de profondes adaptations de notre législation.

La situation qui existe actuellement dans la branche de la navigation maritime ne permet pas d'imposer les obligations de la convention aux entreprises exploitant les navires battant pavillon suisse.

Pour l'ensemble des raisons invoquées ci-dessus, il ne nous semble pas judicieux d'adhérer à cette convention. Nous renonçons donc, pour l'instant, à vous soumettre pour approbation la convention n° 166 sur le rapatriement des marins.



**Arrêté fédéral
relatif à la convention (n° 163)
concernant le bien-être des gens de mer,
en mer et dans les ports**

Projet

du

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'article 8 de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 24 août 1988¹⁾,
arrête:*

Article premier

¹ La convention (n° 163) concernant le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, adoptée le 8 octobre 1987 par la Conférence internationale du Travail lors de sa 74^e session, est approuvée.

² Le Conseil fédéral est autorisé à la ratifier.

Art. 2

Le présent arrêté n'est pas soumis au référendum sur les traités internationaux.

32339

¹⁾ FF 1988 III 602

Convention n° 163 concernant le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports

Texte authentique

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du travail et s'y étant réunie le 24 septembre 1987, en sa soixante-quatorzième session;

Rappelant les dispositions de la recommandation sur les conditions de séjour des marins dans les ports, 1936, et de la recommandation sur le bien-être des gens de mer, 1970;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives au bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, question qui constitue le deuxième point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale,

adopte, ce huitième jour d'octobre mil neuf cent quatre-vingt-sept, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur le bien-être des gens de mer, 1987.

Article 1

1. Aux fins de la présente convention:

- a) les termes «gens de mer» ou «marin» désignent toutes les personnes qui sont employées, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire de mer, de propriété publique ou privée, autre qu'un navire de guerre;
- b) les termes «moyens et services de bien-être» désignent des moyens et services de bien-être, culturels, de loisirs et d'information.

2. Tout Membre doit déterminer au moyen de sa législation nationale, après consultation des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer, quels navires immatriculés sur son territoire devront être considérés comme des navires de mer aux fins des dispositions de la présente convention concernant les moyens et services de bien-être à bord des navires.

3. Dans la mesure où, après consultation des organisations représentatives des armateurs à la pêche et des pêcheurs, l'autorité compétente considère que cela est réalisable, elle doit appliquer les dispositions de la présente convention à la pêche maritime commerciale.

Article 2

1. Tout Membre pour lequel la présente convention est en vigueur s'engage à veiller à ce que des moyens et services de bien-être adéquats soient fournis aux gens de mer tant dans les ports qu'à bord des navires.
2. Tout Membre doit veiller à ce que les arrangements nécessaires soient pris pour le financement des moyens et services de bien-être fournis conformément aux dispositions de la présente convention.

Article 3

1. Tout Membre s'engage à veiller à ce que des moyens et services de bien-être soient fournis dans les ports appropriés du pays à tous les gens de mer quels que soient leur nationalité, leur race, leur couleur, leur sexe, leur religion, leurs opinions politiques ou leur origine sociale, et quel que soit l'Etat où est immatriculé le navire à bord duquel ils sont employés.
2. Tout Membre doit déterminer, après consultation des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer, quels sont les ports appropriés aux fins du présent article.

Article 4

Tout Membre s'engage à veiller à ce que les moyens et services de bien-être sur tout navire de mer, de propriété publique ou privée, qui est immatriculé sur son territoire, soient accessibles à tous les gens de mer se trouvant à bord.

Article 5

Les moyens et services de bien-être doivent être réexaminés fréquemment afin de veiller à ce qu'ils soient adaptés aux besoins des gens de mer, compte tenu de l'évolution de la technique et de l'exploitation ou de toute autre nouveauté dans l'industrie des transports maritimes.

Article 6

Tout Membre s'engage:

- a) à coopérer avec les autres Membres en vue d'assurer l'application de la présente convention;
- b) à faire en sorte que les parties impliquées et intéressées dans la promotion du bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, coopèrent.

Article 7

Les ratifications formelles de la présente convention seront communiquées au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistrées.

Article 8

1. La présente convention ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification aura été enregistrée par le Directeur général.
2. Elle entrera en vigueur douze mois après que les ratifications de deux Membres auront été enregistrées par le Directeur général.
3. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date où sa ratification aura été enregistrée.

Article 9

1. Tout Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée.
2. Tout Membre ayant ratifié la présente convention qui, dans le délai d'une année après l'expiration de la période de dix années mentionnée au paragraphe précédent, ne fera pas usage de la faculté de dénonciation prévue par le présent article sera lié pour une nouvelle période de dix années et, par la suite, pourra dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

Article 10

1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toutes les ratifications et dénonciations qui lui seront communiquées par les Membres de l'Organisation.
2. En notifiant aux Membres de l'Organisation l'enregistrement de la deuxième ratification qui lui aura été communiquée, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

Article 11

Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général des Nations Unies, aux fins d'enregistrement, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, des renseignements complets au sujet de toutes ratifications et de tous actes de dénonciation qu'il aura enregistrés conformément aux articles précédents.

Article 12

Chaque fois qu'il le jugera nécessaire, le Conseil d'administration du Bureau

international du Travail présentera à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et examinera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision totale ou partielle.

Article 13

1. Au cas où la Conférence adopterait une nouvelle convention portant révision totale ou partielle de la présente convention, et à moins que la nouvelle convention ne dispose autrement:

- a) la ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit, nonobstant l'article 9 ci-dessus, dénonciation immédiate de la présente convention portant révision, sous réserve que la présente convention soit entrée en vigueur;
- b) à partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des Membres.

2. La présente convention demeurerait en tout cas en vigueur dans sa forme et teneur pour les Membres qui l'auraient ratifiée et qui ne ratifieraient pas la convention portant révision.

Article 14

Les versions française et anglaise du texte de la présente convention font également foi.

Suivent les signatures

Recommandation n° 173 **concernant le bien-être des gens de mer,** **en mer et dans les ports**

Texte authentique

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 24 septembre 1987, en sa soixante-quatorzième session;

Rappelant les dispositions de la recommandation sur les conditions de séjour des marins dans les ports, 1936, et de la recommandation sur le bien-être des gens de mer, 1970;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives au bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, question qui constitue le deuxième point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une recommandation complétant la convention sur le bien-être des gens de mer, 1987,

adopte, ce huitième jour d'octobre mil neuf cent quatre-vingt-sept, la recommandation ci-après, qui sera dénommée Recommandation sur le bien-être des gens de mer, 1987.

I. Dispositions générales

1. Aux fins de la présente recommandation:

- a) les termes «gens de mer» ou «marins» désignent toutes les personnes qui sont employées, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire de mer, de propriété publique ou privée, autre qu'un navire de guerre;
- b) les termes «moyens et services de bien-être» désignent des moyens et services de bien-être, culturels, de loisirs et d'information.

2. Dans la mesure où, après consultation des organisations représentatives des armateurs à la pêche et des pêcheurs, l'autorité compétente considère que cela est réalisable, elle devrait appliquer les dispositions de la présente convention à la pêche maritime commerciale.

3. (1) Les Membres devraient prendre des mesures pour faire en sorte que des moyens et services de bien-être adéquats soient fournis aux gens de mer dans les ports et à bord des navires et qu'une protection adéquate leur soit assurée dans l'exercice de leur profession.

(2) Dans la mise en œuvre de ces mesures, les Membres devraient tenir compte des besoins particuliers des gens de mer en matière de sécurité, de santé et de loisirs, surtout à l'étranger et à leur arrivée dans des zones d'hostilités.

4. Les mesures pour le contrôle des moyens et services de bien-être devraient comprendre la participation des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer.

5. Les moyens et services de bien-être fournis en application des dispositions de cette recommandation devraient être à la disposition de tous les gens de mer, quels que soient leur nationalité, leur race, leur couleur, leur sexe, leur religion, leurs opinions politiques ou leur origine sociale et quel que soit l'Etat où est immatriculé le navire à bord duquel ils sont employés.

6. Les Membres devraient coopérer les uns avec les autres en vue de promouvoir le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports. Cette coopération devrait comprendre les mesures suivantes:

- a) des consultations entre les autorités compétentes en vue de fournir des moyens et services de bien-être pour les gens de mer dans les ports et à bord des navires ou de les améliorer;
- b) des accords sur la mise en commun de ressources et la fourniture conjointe de moyens de bien-être dans les grands ports de façon à éviter les doubles emplois inutiles;
- c) l'organisation de compétitions sportives internationales et l'encouragement des gens de mer à participer à des activités sportives;
- d) l'organisation de séminaires internationaux sur la question du bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports.

II. Moyens et services de bien-être dans les ports

7. (1) Les Membres devraient fournir les moyens et services de bien-être nécessaires dans les ports appropriés du pays ou veiller à ce qu'ils soient fournis.

(2) Les Membres devraient consulter les organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer afin de déterminer quels sont les ports appropriés.

(3) Les moyens et services de bien-être devraient être réexaminés fréquemment afin de veiller à ce qu'ils soient adaptés aux besoins des gens de mer, compte tenu de l'évolution de la technique et de l'exploitation ou de toute autre nouveauté dans l'industrie des transports maritimes.

8. (1) Les moyens et services de bien-être devraient être fournis, conformément aux conditions et à la pratique nationales, par l'une ou plusieurs des institutions suivantes:

- a) les pouvoirs publics;
- b) les organisations d'armateurs et de gens de mer, en vertu des conventions collectives ou d'autres dispositions arrêtées d'un commun accord;
- c) des organisations bénévoles.

(2) Des dispositions devraient être prises pour que, dans la mesure où cela est nécessaire, un personnel qualifié soit employé à plein temps, en plus d'éventuels

agents bénévoles, pour la gestion des moyens et services de bien-être en faveur des gens de mer.

9. (1) Il conviendrait de créer, selon le cas au niveau du port ou au niveau régional ou national, des conseils de bien-être ayant notamment pour fonction:

- a) de s'assurer que les moyens de bien-être existants sont toujours adéquats et de déterminer s'il convient d'en créer d'autres ou de supprimer ceux qui sont sous-utilisés;
- b) d'aider et de conseiller ceux à qui il incombe de fournir des moyens de bien-être et d'assurer une coordination entre eux.

(2) Les conseils de bien-être devraient compter parmi leurs membres des représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer, des autorités compétentes et, le cas échéant, d'organisations bénévoles et d'organismes sociaux.

(3) Selon les circonstances, les consuls des Etats maritimes et les représentants locaux des organismes de bien-être étrangers devraient être associés aux travaux des conseils de bien-être portuaires, régionaux et nationaux, conformément à la législation nationale.

10. (1) Les Membres devraient veiller à ce que les services et activités de bien-être en faveur des gens de mer bénéficient d'un appui financier régulier et suffisant.

(2) Conformément aux conditions et à la pratique nationales, cet appui financier devrait provenir d'une ou plusieurs des sources suivantes:

- a) subventions publiques;
- b) taxes ou autres droits spéciaux acquittés par les milieux maritimes;
- c) contributions volontaires versées par les armateurs, les gens de mer ou leurs organisations;
- d) contributions volontaires d'autres sources.

(3) Lorsque des impôts, taxes et autres droits spéciaux sont prévus afin de financer des services de bien-être, ils ne devraient être employés qu'aux fins pour lesquelles ils sont levés.

11. Il devrait y avoir des hôtels ou foyers adaptés aux besoins des gens de mer, là où la nécessité s'en fait sentir. Ces hôtels ou foyers devraient être soumis à un contrôle approprié, les prix devraient être raisonnables et, lorsque cela est nécessaire et réalisable, des dispositions devraient être prises pour permettre de loger les familles des gens de mer.

12. (1) Les moyens nécessaires de bien-être et de loisirs devraient être créés ou développés dans les ports. Ils devraient comprendre:

- a) des salles de réunion et de détente, selon les besoins;
- b) des installations de sport et autres installations de plein air, notamment pour des compétitions;
- c) des moyens éducatifs;
- d) le cas échéant, des moyens de pratiquer la religion et d'obtenir des conseils personnels.

(2) Ces moyens pourraient être fournis en mettant à la disposition des gens de mer, selon leurs besoins, les moyens destinés à un usage plus général.

13. Lorsqu'un grand nombre de gens de mer appartenant à différentes nationalités ont besoin, dans un port déterminé, de certaines installations telles qu'hôtels, clubs ou installations sportives, les autorités ou les institutions compétentes de leurs pays d'origine et des pays d'immatriculation des navires ainsi que les associations internationales intéressées devraient procéder à des consultations et coopérer les unes avec les autres, de même qu'avec les autorités et les institutions compétentes du pays dans lequel le port est situé, en vue de mettre leurs ressources en commun et d'éviter les doubles emplois inutiles.

14. (1) Les gens de mer devraient être renseignés sur tous les moyens à la disposition du public dans les ports d'escale – notamment les moyens de transport, les services sociaux, les services récréatifs et éducatifs et les lieux de culte – ainsi que sur ceux qui leur sont spécialement destinés.

(2) Ces informations pourraient leur être fournies notamment:

- a) en distribuant à terre et, avec le consentement du capitaine, à bord des brochures publiées dans les langues les mieux appropriées et contenant des renseignements précis sur les moyens de bien-être que les gens de mer peuvent trouver dans le port où séjourne le navire et dans le prochain port où il fera escale; ces brochures devraient contenir un plan de la ville et de la zone portuaire;
- b) en installant dans les grands ports des bureaux de renseignements facilement accessibles aux gens de mer et disposant d'un personnel capable de donner directement tous conseils et explications utiles.

15. Des moyens de transport adéquats d'un prix modique devraient être disponibles à tout moment raisonnable lorsque cela est nécessaire pour permettre aux gens de mer de se rendre en ville à partir d'endroits bien situés dans la zone portuaire.

16. Toutes mesures nécessaires devraient être prises pour faire connaître aux gens de mer arrivant dans un port:

- a) tout risque et toute maladie particuliers auxquels ils peuvent être exposés ainsi que les moyens de les prévenir;
- b) la nécessité, pour les malades, de se faire soigner rapidement, de même que les services les plus proches existant pour ces soins;
- c) les dangers que présente l'usage de stupéfiants et d'alcool.

17. Des mesures devraient être prises pour faire en sorte que les gens de mer, dans les ports, puissent:

- a) recevoir un traitement ambulatoire en cas de maladie ou d'accident;
- b) être hospitalisés au besoin;
- c) recevoir un traitement dentaire, surtout en cas d'urgence.

18. Les autorités compétentes devraient prendre les mesures nécessaires pour faire connaître aux armateurs ainsi qu'aux gens de mer arrivant dans un port toute loi ou coutume spéciale dont la violation pourrait entraîner la privation de liberté.

19. Les autorités compétentes devraient doter les zones portuaires et les routes d'accès aux ports d'un éclairage suffisant et de panneaux indicateurs et y faire effectuer des patrouilles régulières, en vue d'assurer la protection des gens de mer.

20. (1) En vue de protéger les gens de mer étrangers, il conviendrait de prendre des mesures tendant à faciliter:

- a) l'accès à leurs consuls;
- b) une coopération efficace entre les consuls et les autorités locales ou nationales.

(2) Lorsqu'un marin est arrêté, pour quelque raison que ce soit, sur le territoire d'un Membre, l'autorité compétente devrait, si le marin le demande, en informer immédiatement l'Etat du pavillon ainsi que l'Etat dont le marin est ressortissant. L'autorité compétente devrait rapidement informer le marin de son droit à présenter une telle demande. L'Etat dont le marin est ressortissant devrait en informer rapidement sa famille. Si un marin est incarcéré, le Membre devrait autoriser les agents consulaires de ces Etats à le voir immédiatement et à lui rendre visite régulièrement par la suite aussi longtemps qu'il sera incarcéré.

(3) Le cas d'un marin détenu devrait être traité rapidement conformément à la procédure légale, et l'Etat du pavillon ainsi que l'Etat dont le marin détenu est ressortissant devraient être tenus informés de l'évolution de la situation.

21. (1) Toute l'assistance pratique possible devrait être donnée aux gens de mer restés dans un port étranger en attendant leur rapatriement.

(2) Lorsque des gens de mer tardent à être rapatriés, l'autorité compétente devrait veiller à ce que le représentant consulaire ou le représentant local de l'Etat du pavillon en soit informé immédiatement.

22. Les Membres devraient, chaque fois que cela est nécessaire, prendre des mesures pour protéger les gens de mer des agressions et autres actes illégaux lorsque le navire se trouve dans leurs eaux territoriales et en particulier aux abords des ports.

III. Moyens et services de bien-être en mer

23. (1) Des moyens et installations de bien-être devraient être fournis aux gens de mer à bord des navires. Lorsque cela est réalisable, ces moyens devraient inclure:

- a) la possibilité de regarder la télévision et d'écouter des émissions de radio;
- b) la projection de films ou de films vidéo, dont le stock devrait être suffisant pour la durée du voyage et, le cas échéant, être renouvelé à des intervalles raisonnables;

- c) des installations sportives, y compris du matériel de culture physique, des jeux de table et des jeux de pont;
 - d) lorsque cela est possible, des moyens de pratiquer la natation;
 - e) une bibliothèque contenant des ouvrages de caractère professionnel ou autre, en quantité suffisante pour la durée du voyage, et dont le stock devrait être renouvelé à des intervalles raisonnables;
 - f) des moyens de réaliser des travaux d'artisanat pour se détendre.
- (2) Chaque fois que cela est possible et approprié, il faudrait envisager la possibilité d'installer des bars pour les gens de mer à bord des navires, pour autant que cela ne soit pas contraire aux habitudes nationales, religieuses ou sociales.
24. Les programmes de formation professionnelle à l'intention des gens de mer devraient inclure, lorsque cela est approprié, un enseignement et des informations sur les questions intéressant leur bien-être, y compris les risques généraux auxquels leur santé est exposée.
25. (1) L'accès aux communications téléphoniques du navire à la terre, s'il en existe, devrait être autorisé et le prix à payer par le marin pour ces communications devrait être raisonnable.
- (2) Tout devrait être mis en œuvre pour que le courrier des gens de mer soit acheminé dans les conditions les plus sûres et les plus rapides possible. Des efforts devraient aussi être faits pour éviter que les gens de mer n'aient à payer des frais supplémentaires lorsque le courrier leur est réexpédié par suite de circonstances indépendantes de leur volonté.
26. (1) Des mesures devraient être prises pour garantir, sous réserve des lois et règlements nationaux ou internationaux applicables, que, chaque fois que cela est possible et raisonnable, les gens de mer obtiennent rapidement l'autorisation de recevoir leur conjoint ou leurs parents et amis à bord de leur navire quand celui-ci se trouve au port.
- (2) La possibilité d'autoriser les gens de mer à être accompagnés de leur conjoint de temps à autre lors d'un voyage devrait être prise en considération, lorsque cela est possible et raisonnable. Le conjoint devrait être muni d'une assurance adéquate contre les risques d'accident et de maladie; l'armateur devrait accorder aux gens de mer tout son concours pour contracter cette assurance.
27. Les responsables dans les ports et à bord des navires devraient faire tout leur possible pour permettre aux gens de mer d'aller à terre au plus tôt après l'arrivée du navire au port.

IV. Epargne et transmission des salaires

28. En vue d'aider les gens de mer à épargner et à transmettre leurs économies à leur famille:
- a) il conviendrait d'adopter un système simple, rapide et sûr, fonctionnant avec

- l'assistance des consuls ou autres autorités compétentes, des capitaines, des agents des armateurs ou d'institutions financières présentant des garanties, qui permette aux gens de mer, et plus spécialement à ceux qui se trouvent à l'étranger ou naviguent à bord d'un navire immatriculé dans un pays autre que le leur, de déposer ou d'envoyer leur salaire en totalité ou en partie;
- b) un système devrait être institué ou généralisé, permettant aux gens de mer qui le désirent d'assurer à leur famille, dès l'enrôlement ou en cours de route, une délégation périodique de salaire;
 - c) les sommes ainsi déléguées devraient être envoyées en temps voulu et directement à la personne ou aux personnes désignées par l'intéressé;
 - d) des efforts devraient être faits pour qu'une source indépendante confirme que les versements demandés par les gens de mer ont bien été effectués à la personne ou aux personnes désignées à cet effet.

Suivent les signatures

32339

Convention n° 164
concernant la protection de la santé
et les soins médicaux des gens de mer

Texte authentique

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 24 septembre 1987, en sa soixante-quatorzième session;

Notant les dispositions de la convention sur l'examen médical des gens de mer, 1946, de la convention sur le logement des équipages (révisée), 1949; de la convention sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970; de la recommandation sur les pharmacies de bord, 1958; de la recommandation sur les consultations médicales en mer, 1958, et de la convention et de la recommandation sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970;

Notant les termes de la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille en ce qui concerne la formation relative au secours médical en cas d'accident ou de maladie pouvant survenir à bord;

Notant que, pour le succès de l'action entreprise dans le domaine de la protection de la santé et des soins médicaux pour les gens de mer, il importe qu'une étroite coopération soit maintenue, dans leurs domaines respectifs, entre l'Organisation internationale du Travail, l'Organisation maritime internationale et l'Organisation mondiale de la santé;

Notant que les normes qui suivent ont en conséquence été élaborées avec la coopération de l'Organisation internationale et de l'Organisation mondiale de la santé, et qu'il est prévu de poursuivre la coopération avec ces organisations en ce qui concerne l'application de ces normes;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la protection de la santé et aux soins médicaux pour les gens de mer, question qui constitue le quatrième point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale,

adopte, ce huitième jour d'octobre mil neuf cent quatre-vingt-sept, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987.

Article 1

1. La présente convention s'applique à tout navire de mer, de propriété publique ou privée, qui est immatriculé dans le territoire de tout Membre pour lequel la convention est en vigueur et qui est normalement affecté à la navigation maritime commerciale.

2. Dans la mesure où, après consultation des organisations représentatives d'armateurs à la pêche et de pêcheurs, l'autorité compétente considère que cela est réalisable, elle doit appliquer les dispositions de la présente convention à la pêche maritime commerciale.

3. En cas de doute sur la question de savoir si un navire doit être considéré comme affecté à la navigation maritime commerciale ou à la pêche maritime commerciale aux fins de la présente convention, la question doit être réglée par l'autorité compétente après consultation des organisations d'armateurs, de marins et de pêcheurs intéressés.

4. Aux fins de la présente convention, les expressions «gens de mer» ou «marin» désignent les personnes employées, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire de mer auquel la convention s'applique.

Article 2

Il doit être donné effet à la présente convention par voie de législation nationale, de conventions collectives, de règlements intérieurs, de sentences arbitrales ou de décisions judiciaires, ou par tout autre moyen adapté aux conditions nationales.

Article 3

Toute Membre doit, par voie de législation nationale, prévoir que les armateurs auront la responsabilité de veiller à ce que les navires soient tenus dans des conditions sanitaires et hygiéniques adéquates.

Article 4

Tout Membre doit veiller à ce que soient adoptées des mesures assurant aux gens de mer à bord la protection de la santé et des soins médicaux. Ces mesures doivent:

- a) assurer l'application aux gens de mer de toute disposition générale relative à la protection de la santé au travail et aux soins médicaux qui intéressent les gens de mer, ainsi que de toute disposition spéciale relative au travail à bord;
- b) viser à assurer aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre;
- c) garantir aux gens de mer le droit à des visites médicales sans délai dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable;
- d) assurer que, conformément à la législation et à la pratique nationales, les

soins médicaux et la protection de la santé des marins inscrits au rôle d'équipage leur sont fournis gratuitement;

- e) ne pas se limiter au traitement des gens de mer malades ou blessés, mais comprendre également des mesures de caractère préventif et porter une attention particulière à l'élaboration de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire, afin que les gens de mer puissent eux-mêmes contribuer activement à réduire la fréquence des maladies pouvant les atteindre.

Article 5

1. Tout navire auquel s'applique la présente convention doit avoir une pharmacie de bord.
2. Le contenu de la pharmacie de bord et le matériel médical à conserver à bord doivent être prescrits par l'autorité compétente, en tenant compte de facteurs tels que le type de navire, le nombre de personnes à bord ainsi que la nature, la destination et la durée des voyages.
3. Pour adopter ou réviser les dispositions nationales concernant le contenu de la pharmacie de bord et le matériel médical à conserver à bord, l'autorité compétente doit tenir compte des recommandations internationales en la matière, telles que l'édition la plus récente du *Guide médical international de bord* et la *Liste des médicaments essentiels*, publiés par l'Organisation mondiale de la santé, ainsi que des progrès réalisés dans les connaissances médicales et les méthodes de traitement approuvées.
4. La pharmacie de bord et son contenu ainsi que le matériel médical à conserver à bord doivent être entretenus de façon adéquate et inspectés à des intervalles réguliers, ne dépassant pas douze mois, par des personnes responsables désignées par l'autorité compétente, qui veilleront au contrôle des dates de péremption et des conditions de conservation de tous les médicaments.
5. L'autorités compétente doit veiller à ce que le contenu de la pharmacie de bord fasse l'objet d'une liste et porte des étiquettes avec les noms génériques en plus des noms de marque, les dates de péremption et les conditions de conservation, et à ce qu'il corresponde au guide médical employé sur le plan national.
6. L'autorité compétente doit s'assurer que, lorsqu'une cargaison classée dangereuse ne figure pas dans l'édition la plus récente du *Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses*, publié par l'Organisation maritime internationale, le capitaine, les gens de mer et les autres personnes intéressées disposent de l'information nécessaire sur la nature des substances, les risques encourus, les équipements de protection individuelle nécessaires, les procédures médicales appropriées et les antidotes spécifiques. Les antidotes spécifiques et les équipements de protection individuelle doivent se trouver à bord lorsque des marchandises dangereuses sont transportées.
7. En cas d'urgence et lorsqu'un médicament que le personnel médical qualifié a

prescrit pour un marin n'est pas disponible dans la pharmacie de bord, l'armateur doit prendre toutes les mesures nécessaires pour l'obtenir dès que possible.

Article 6

1. Tout navire auquel s'applique la présente convention doit être pourvu d'un guide médical de bord adopté par l'autorité compétente.
2. Le guide médical doit expliquer l'usage du contenu de la pharmacie de bord et être conçu de façon à permettre à des personnes autres que des médecins de donner des soins aux malades et aux blessés à bord, avec ou sans consultation médicale par radio ou par satellite.
3. Pour adopter ou réviser le guide médical de bord en usage dans le pays, l'autorité compétente doit tenir compte des recommandations internationales en la matière, y compris l'édition la plus récente du *Guide médical international de bord* et du *Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses*.

Article 7

1. L'autorité compétente doit assurer, au moyen d'arrangements préalables, que des consultations médicales par radio ou par satellite, y compris des conseils de spécialistes, soient possibles pour les navires en mer à toute heure du jour ou de la nuit.
2. Ces consultations médicales, y compris la transmission par radio ou par satellite de messages médicaux entre un navire et les personnes à terre donnant des conseils, doivent être assurées gratuitement à tous les navires, quel que soit le territoire dans lequel ils sont immatriculés.
3. Afin d'assurer un usage optimal des possibilités de consultations médicales par radio ou par satellite:
 - a) tous les navires auxquels s'applique la présente convention et qui sont équipés d'installations radio doivent avoir à bord une liste complète des stations de radio par l'intermédiaire desquelles des consultations médicales peuvent être obtenues;
 - b) tous les navires auxquels s'applique la présente convention et qui sont équipés d'un système de communication par satellite doivent avoir à bord une liste complète des stations côtières terriennes par l'intermédiaire desquelles des consultations médicales peuvent être obtenues;
 - c) ces listes doivent être tenues à jour et placées sous garde de la personne responsable des communications à bord.
4. Les gens de mer à bord qui demandent des avis médicaux par radio ou par satellite doivent être préparés à l'utilisation du guide médical de bord et de la partie médicale de l'édition la plus récente du *Code international des signaux*, publié par l'Organisation maritime internationale, afin qu'ils puissent comprendre le type d'informations nécessaires au médecin consulté ainsi que les conseils qu'ils en reçoivent.

5. L'autorité compétente doit s'assurer que les médecins donnant des conseils médicaux dans le cadre du présent article reçoivent une formation appropriée et sont informés des conditions existant à bord des navires.

Article 8

1. Tout navire auquel s'applique la présente convention qui embarque cent marins ou davantage et effectue normalement des voyages internationaux de plus de trois jours doit avoir parmi les membres de l'équipage un médecin chargé des soins médicaux.

2. La législation nationale doit déterminer, compte tenu notamment de facteurs tels que la durée, la nature et les conditions de voyage et le nombre des marins, quels autres navires doivent avoir un médecin dans leur équipage.

Article 9

1. Tout navire auquel s'applique la présente convention et n'ayant pas de médecin à bord doit compter dans son équipage une ou plusieurs personnes désignées pour assurer, parmi leurs fonctions régulières, la charge des soins médicaux et de l'administration des médicaments.

2. Les personnes chargées d'assurer les soins médicaux à bord et qui ne sont pas médecins doivent avoir suivi avec succès des cours agréés par l'autorité compétente de formation théorique et pratique sur les soins médicaux. Ces cours doivent consister:

- a) pour les navires d'une jauge brute inférieure à 1600 tonneaux pouvant d'ordinaire avoir accès dans les huit heures à des soins médicaux qualifiés et à des équipements médicaux, en une formation élémentaire qui permette aux personnes intéressées de prendre immédiatement des mesures efficaces en cas d'accidents ou de maladies susceptibles de survenir à bord et de faire bon usage de conseils médicaux par radio ou par satellite;
- b) pour tous les autres navires, en une formation médicale d'un plus haut niveau, comprenant une formation pratique dans le service d'urgences ou d'accidents d'un hôpital lorsque cela est réalisable et une formation à des techniques de survie, telles que la thérapie intraveineuse; cette formation doit permettre aux personnes intéressées de participer effectivement à des programmes coordonnés d'assistance médicale aux navires en mer et d'assurer aux malades et aux blessés un niveau de soins médicaux satisfaisant au cours de la période pendant laquelle ils sont susceptibles de demeurer à bord. Lorsque cela est possible, cette formation doit être assurée sous le contrôle d'un médecin possédant une connaissance et une compréhension approfondies des problèmes médicaux des gens de mer et de leur profession, y compris une connaissance spécialisée des services médicaux par radio ou par satellite.

3. Les cours mentionnés au présent article doivent être fondés sur le contenu de l'édition la plus récente du *Guide médical international de bord*, du *Guide des soins*

médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses, du Document destiné à servir de guide – Guide international de formation maritime publié par l'Organisation maritime internationale, et de la partie médicale du *Code international des signaux* ainsi que des guides nationaux analogues.

4. Les personnes auxquelles il est fait référence au paragraphe 2 du présent article et tous les autres gens de mer désignés par l'autorité compétente doivent suivre des cours leur permettant d'entretenir et d'accroître leurs connaissances et leurs compétences et de se tenir au courant des nouveautés, approximativement tous les cinq ans.

5. Tous les gens de mer doivent recevoir durant leur formation professionnelle maritime une préparation portant sur les mesures à prendre immédiatement en cas d'accident ou autre urgence médicale survenant à bord.

6. En plus de la ou des personnes chargées des soins médicaux à bord, un ou plusieurs membre de l'équipage désignés doivent recevoir une formation élémentaire en soins médicaux, leur permettant de prendre immédiatement des mesures efficaces en cas d'accidents ou de maladies susceptibles de survenir à bord.

Article 10

Tout navire auquel s'applique la présente convention doit, lorsque cela est réalisable, fournir toute l'assistance médicale possible à d'autres navires qui peuvent la solliciter.

Article 11

1. Une infirmerie distincte doit être prévue à bord de tout navire, de 500 tonneaux ou plus de jauge brute, embarquant quinze marins ou plus et affecté à un voyage d'une durée de plus de trois jours. L'autorité compétente pourra accorder des dérogations à cette disposition en ce qui concerne les navires affectés à la navigation côtière.

2. Le présent article s'appliquera, dans la mesure où cela sera raisonnable et praticable, aux navires de 200 à 500 tonneaux de jauge brute et aux remorqueurs.

3. Le présent article ne s'applique pas aux navires dont la voile est le principal moyen de propulsion.

4. L'infirmerie doit être située de telle sorte que l'accès en soit aisé, que ses occupants soient confortablement logés et qu'ils puissent recevoir, par tous les temps, les soins nécessaires.

5. L'infirmerie doit être conçue de manière à faciliter les consultations et les soins d'urgence.

6. L'entrée, les couchettes, l'éclairage, la ventilation, le chauffage et l'installation d'eau doivent être aménagés de manière à assurer le confort et à faciliter le traitement des occupants.

7. Le nombre de couchettes à installer dans l'infirmerie doit être prescrit par l'autorité compétente.
8. Les occupants de l'infirmerie doivent disposer, pour leur usage exclusif, de water-closets qui fassent partie de l'infirmerie elle-même ou soient situés à proximité immédiate de celle-ci.
9. L'utilisation de l'infirmerie à des fins autres que médicales doit être interdite.

Article 12

1. L'autorité compétente doit adopter un modèle de rapport médical pour les gens de mer à l'usage des médecins de bord, des capitaines ou des personnes chargées des soins médicaux à bord ainsi que des hôpitaux ou médecins à terre.
2. Le modèle de rapport doit être spécialement conçu pour faciliter l'échange d'informations médicales et d'informations connexes concernant les gens de mer entre le navire et la terre en cas de maladie ou d'accident.
3. Les informations contenues dans les rapports médicaux doivent rester confidentielles et ne doivent être utilisées que pour faciliter le traitement des gens de mer.

Article 13

1. Les Membres pour lesquels la convention est en vigueur doivent coopérer les uns avec les autres en vue de promouvoir la protection de la santé des gens de mer et les soins médicaux à bord des navires.
2. Cette coopération pourrait viser à:
 - a) développer et coordonner les efforts de recherche et de sauvetage et organiser une aide et une évacuation médicale rapides en mer, en cas de maladie ou d'accident grave à bord d'un navire, grâce notamment à des systèmes de signalement périodique de position des navires, à des centres de coordination des opérations de sauvetage et à des services d'urgence par hélicoptère, conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes, ainsi qu'au *Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce* et au *Manuel de recherche et de sauvetage de l'OMI*, élaborés par l'Organisation maritime internationale;
 - b) utiliser de façon optimale les navires de pêche disposant d'un médecin et les navires stationnés en mer pouvant fournir des services hospitaliers et des moyens de sauvetage;
 - c) élaborer et tenir à jour une liste internationale de médecins et d'établissements médicaux disponibles à travers le monde pour assurer des soins médicaux d'urgence aux gens de mer;
 - d) débarquer les gens de mer dans un port en vue d'un traitement d'urgence;

- e) rapatrier les gens de mer hospitalisés à l'étranger dès que cela est réalisable, conformément à l'avis médical des médecins traitant le cas tenant compte des souhaits et des besoins du marin;
 - f) prendre des dispositions visant à apporter une assistance personnelle aux gens de mer pendant leur rapatriement, conformément à l'avis médical des médecins traitant le cas tenant compte des souhaits et des besoins du marin;
 - g) s'efforcer d'établir des centres sanitaires pour les gens de mer, qui seraient chargés de:
 - i) mener des recherches sur la santé, le traitement médical et les soins de santé préventifs des gens de mer;
 - ii) former à la médecine maritime le personnel médical et le personnel de santé;
 - h) recueillir et évaluer des statistiques relatives aux accidents du travail, aux maladies professionnelles et aux décès des gens de mer et les intégrer dans le système national de statistiques sur les accidents du travail, les maladies professionnelles et les décès couvrant d'autres catégories de travailleurs, en les harmonisant avec ce système;
 - i) organiser des échanges internationaux d'informations techniques et de matériel pédagogique et de personnel enseignant ainsi que des cours de formation, des séminaires et des groupes de travail internationaux;
 - j) assurer à tous les gens de mer des services de santé et des services médicaux, curatifs et préventifs, qui leur soient spécialement destinés dans les ports ou mettre à leur disposition des services généraux médicaux de santé et de rééducation;
 - k) prendre les dispositions en vue de rapatrier, dès que cela est possible, le corps ou les cendres des gens de mer décédés, conformément aux souhaits de leurs parents les plus proches.
3. La coopération internationale, dans le domaine de la protection de la santé et des soins médicaux des gens de mer, doit se fonder sur des accords bilatéraux ou multilatéraux ou des consultations entre Membres.

Article 14

Les ratifications formelles de la présente convention seront communiquées au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistrées.

Article 15

1. La présente convention ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification aura été enregistrée par le Directeur général.
2. Elle entrera en vigueur douze mois après que la ratification de deux Membres auront été enregistrées par le Directeur général.



3. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date où sa ratification aura été enregistrée.

Article 16

1. Tout Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée.

2. Tout Membre ayant ratifié la présente convention qui, dans le délai d'une année après l'expiration de la période de dix années mentionnée au paragraphe précédent, ne fera pas usage de la faculté de dénonciation prévue par le présent article sera lié pour une nouvelle période de dix années et, par la suite, pourra dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

Article 17

1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toutes les ratifications et dénonciations qui lui seront communiquées par les Membres de l'Organisation.

2. En notifiant aux Membres de l'Organisation l'enregistrement de la deuxième ratification qui lui aura été communiquée, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

Article 18

Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général des Nations Unies, aux fins d'enregistrement, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, des renseignements complets au sujet de toutes ratifications et de tous actes de dénonciation qu'il aura enregistrés conformément aux articles précédents.

Article 19

Chaque fois qu'il le jugera nécessaire, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail présentera à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et examinera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision totale ou partielle.

Article 20

1. Au cas où la Conférence adopterait une nouvelle convention portant révision

totale ou partielle de la présente convention, et à moins que la nouvelle convention ne dispose autrement:

- a) la ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit, nonobstant l'article 16 ci-dessus, dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur;
- b) à partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des Membres.

2. La présente convention demeurerait en tout cas en vigueur dans sa forme et teneur pour les Membres qui l'auraient ratifiée et qui ne ratifieraient pas la convention portant révision.

Article 21

Les versions française et anglaise du texte de la présente convention font également foi.

Suivent les signatures

Convention n° 165 concernant la sécurité sociale des gens de mer (révisée)

Texte authentique

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 24 septembre 1987, en sa soixante-quatorzième session;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la protection en matière de sécurité sociale des gens de mer, y compris ceux engagés sur un navire battant un pavillon autre que celui de leur propre pays, question qui constitue le troisième point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale révisant la convention sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936, et la convention sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946,

adopte, ce neuvième jour d'octobre mil neuf cent quatre-vingt-sept, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987.

Partie I. Dispositions générales

Article 1

Aux fins de la présente convention:

- a) le terme «Membre» désigne tout Membre de l'Organisation internationale du Travail lié par cette convention;
- b) le terme «législation» comprend les lois et règlements, aussi bien que les dispositions statutaires en matière de sécurité sociale;
- c) l'expression «gens de mer» désigne les personnes employées en quelque capacité que ce soit à bord d'un navire de mer qui est affecté au transport de marchandises ou de passagers, pour des fins commerciales, est utilisé à toute autre fin commerciale ou est un remorqueur de mer, à l'exception des personnes employées à bord:
 - i) de navires de faible tonnage, y compris ceux dont la voile est le principal moyen de propulsion, qu'ils soient ou non équipés d'une machine auxiliaire;
 - ii) de navires tels que les plates-formes de forage et d'exploitation, quand ils ne sont pas utilisés pour la navigation,

la décision relative aux navires et plates-formes visés aux sous-alinéas i) et ii) devant être prise par l'autorité compétente de chaque Membre, en consultation avec les organisations les plus représentatives des armateurs et des gens de mer;

- d) l'expression «personne à charge» a la signification qui lui est attribuée par la législation nationale;
- e) le terme « survivants » désigne les personnes définies ou admises comme survivants par la législation au titre de laquelle les prestations sont accordées; toutefois, si cette législation ne considère comme survivants que les personnes qui vivaient sous le toit du défunt, cette condition est réputée remplie lorsque les personnes dont il s'agit étaient principalement à la charge du défunt;
- f) l'expression «Membre compétent» désigne le Membre au titre de la législation duquel l'intéressé peut faire valoir un droit à prestations;
- g) le terme «résidence» désigne la résidence habituelle;
- h) le terme «séjour» désigne le séjour temporaire;
- i) le terme «rapatriement» désigne le transport à un endroit auquel les gens de mer ont le droit d'être ramenés conformément aux lois et règlements ou aux conventions collectives qui leur sont applicables;
- j) l'expression «à caractère non contributif» s'applique aux prestations dont l'octroi ne dépend ni d'une participation financière directe des personnes protégées ou de leur employeur, ni d'une condition de stage professionnel;
- k) le terme «réfugié» a la signification qui lui est attribuée à l'article premier de la convention du 28 juillet 1951 relative au statut des réfugiés et au paragraphe 2 de l'article premier du Protocole relatif au statut des réfugiés du 31 janvier 1967;
- l) le terme «apatride» a la signification qui lui est attribuée à l'article premier de la convention du 28 septembre 1954 relative au statut des apatrides.

Article 2

1. La convention s'applique à tous les gens de mer et, le cas échéant, aux personnes à leur charge et à leurs survivants.
2. Dans la mesure où, après consultation des organisations représentatives des armateurs à la pêche et des pêcheurs, l'autorité compétente considère que cela est réalisable, elle doit appliquer les dispositions de la présente convention à la pêche maritime commerciale.

Article 3

Les membres sont tenus d'appliquer les dispositions de l'article 9 ou de l'article 11 à l'égard de trois au moins des branches de sécurité sociale suivantes:

- a) soins médicaux;
- b) indemnités de maladie;
- c) prestations de chômage;
- d) prestations de vieillesse;
- e) prestations d'accidents du travail et de maladies professionnelles;
- f) prestations familiales;
- g) prestations de maternité;
- h) prestations d'invalidité;
- i) prestations de survivants;

comprenant l'une au moins des branches mentionnées aux alinéas c), d), e), h) et i).

Article 4

Tout membre doit spécifier lors de sa ratification quelles sont celles des branches mentionnées à l'article 3 pour lesquelles il accepte les obligations découlant de l'article 9 ou de l'article 11 et doit indiquer, séparément à l'égard de chacune des branches spécifiées, s'il s'engage à appliquer à cette branche la norme minimale de l'article 9 ou la norme supérieure de l'article 11.

Article 5

Tout Membre peut, par la suite, notifier au Directeur général du Bureau international du Travail qu'il accepte, avec effet dès la date de notification, les obligations découlant de la présente convention en ce qui concerne l'une ou plusieurs des branches mentionnées à l'article 3 qui n'ont pas déjà été spécifiées lors de sa ratification, en indiquant, séparément à l'égard de chacune de ces branches, s'il s'engage à appliquer à cette branche la norme minimale de l'article 9 ou la norme supérieure de l'article 11.

Article 6

Un Membre peut remplacer ultérieurement, par une notification au Directeur général du Bureau international du Travail, qui prendra effet dès la date de cette notification, l'application des dispositions de l'article 9 par celle des dispositions de l'article 11 à l'égard de toute branche pour laquelle ce Membre a accepté les obligations de la convention.

Partie II. Protection garantie

Normes générales

Article 7

La législation de tout Membre doit accorder aux gens de mer auxquels la législation de ce Membre est applicable une protection en matière de sécurité

sociale non moins favorable que celle dont bénéficient les travailleurs à terre, à l'égard de toute branche de sécurité sociale mentionnée à l'article 3 pour laquelle il possède une législation en vigueur.

Article 8

Des mesures de coordination entre les divers régimes de sécurité sociale doivent être prises par tout Membre afin de maintenir les droits en cours d'acquisition des personnes qui cessent d'être soumises à un régime obligatoire spécial aux gens de mer, pour être soumises à un régime correspondant de ce Membre s'appliquant aux travailleurs à terre, ou vice versa.

Norme minimale

Article 9

Lorsqu'un Membre a accepté d'appliquer les dispositions du présent article à l'une quelconque des branches de sécurité sociale, les gens de mer et, le cas échéant, les personnes à leur charge et leurs survivants, qui sont protégés par la législation de ce Membre, doivent bénéficier de prestations de sécurité sociale non moins favorables en matière d'éventualités couvertes, de conditions d'octroi, de niveau et de durée que celles qui sont prévues par les dispositions suivantes de la convention concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952, pour la branche en question, à savoir:

- a) pour les *soins médicaux* aux articles 8, 10 (paragraphe 1, 2 et 3), 11 et 12 (paragraphe 1);
- b) pour les *indemnités de maladie* aux articles 14, 16 (en relation avec l'un des articles 65, 66 ou 67), 17 et 18 (paragraphe 1);
- c) pour les *prestations de chômage* aux articles 20, 22 (en relation avec l'un des articles 65, 66 ou 67), 23 et 24;
- d) pour les *prestations de vieillesse* aux articles 26, 28 (en relation avec l'un des articles 65, 66 ou 67) 29 et 30;
- e) pour les *prestations d'accidents du travail et de maladies professionnelles* aux articles 32, 34 (paragraphe 1, 2 et 4), 35, 36 (en relation avec l'un des articles 65 ou 66) et 38;
- f) pour les *prestations familiales* aux articles 40, 42, 43, 44 (en relation, le cas échéant, avec l'article 66) et 45;
- g) pour les *prestations de maternité* aux articles 47, 49 (paragraphe 1, 2 et 3), 50 (en relation avec l'un des articles 65 ou 66), 51 et 52;
- h) pour les *prestations d'invalidité* aux articles 54, 56 (en relation avec l'un des articles 65, 66 ou 67), 57 et 58;
- i) pour les *prestations de survivants* aux articles 60, 62 (en relation avec l'un des articles 65, 66 ou 67), 63 et 64.

Article 10

En vue d'appliquer les dispositions des alinéas a), b), c), d), g) (en ce qui concerne

les soins médicaux), *h*) ou *i*) de l'article 9, un Membre peut prendre en compte la protection résultant d'assurances qui, en vertu de sa législation, ne sont pas obligatoires pour les gens de mer, lorsque ces assurances:

- a*) sont contrôlées par les autorités publiques ou administrées en commun, conformément à des normes prescrites, par les armateurs et les gens de mer;
- b*) couvrent une partie substantielle des gens de mer dont le gain de dépense pas celui de l'ouvrier qualifié;
- c*) satisfont, conjointement avec les autres formes de protection, s'il y a lieu, aux dispositions de la convention concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952, qui leur sont relatives.

Norme supérieure

Article 11

Lorsqu'un Membre a accepté d'appliquer les dispositions du présent article à l'une quelconque des branches de sécurité sociale, les gens de mer et, le cas échéant, les personnes à leur charge et leurs survivants, qui sont protégés par la législation de ce Membre, doivent bénéficier de prestations de sécurité sociale non moins favorables en matière d'éventualités couvertes, de conditions d'octroi, de niveau et de durée que celles qui sont prévues:

- a*) pour les *soins médicaux* aux articles 7, alinéa *a*), 8, 9, 13, 15, 16 et 17 de la convention concernant les soins médicaux et les indemnités de maladie, 1969;
- b*) pour les *indemnités de maladie* aux articles 7, alinéa *b*), 18, 21 (en relation avec l'un des articles 22, 23 ou 24), 25 et 26 (paragraphe 1 et 3) de la convention concernant les soins médicaux et les indemnités de maladie, 1969;
- c*) pour les *prestations de vieillesse* aux articles 15, 17 (en relation avec l'un des articles 26, 27 ou 28), 18, 19 et 29 (paragraphe 1) de la convention concernant les prestations d'invalidité, de vieillesse et de survivants, 1967;
- d*) pour les *prestations d'accidents du travail et de maladies professionnelles* aux articles 6, 9 (paragraphe 2 et paragraphe 3 (phrase introductive)), 10, 13 (en relation avec l'un des articles 19 ou 20), 14 (en relation avec l'un des articles 19 ou 20), 15 (paragraphe 1), 16, 17, 18 (paragraphe 1 et 2) (en relation avec l'un des articles 19 ou 20) et 21 (paragraphe 1) de la convention sur les prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles, 1964;
- e*) pour les *prestations de maternité* aux articles 3 et 4 de la convention sur la protection de la maternité (révisée), 1952;
- f*) pour les *prestations d'invalidité* aux articles 8, 10 (en relation avec l'un des articles 26, 27 ou 28), 11, 12, 13 et 29 (paragraphe 1) de la convention concernant les prestations d'invalidité, de vieillesse et de survivants, 1967;
- g*) pour les *prestations de survivants* aux articles 21, 23 (en relation avec l'un des articles 26, 27 ou 28), 24, 25 et 29 (paragraphe 1) de la convention concernant les prestations d'invalidité, de vieillesse et de survivants, 1967;

- h)* pour les *prestations de chômage et les prestations familiales*, dans toute convention future prévoyant des normes supérieures à celles qui sont mentionnées aux alinéas *c)* et *f)* de l'article 9 lorsque la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail les aura, après son entrée en vigueur, reconnues applicables aux fins du présent alinéa, au moyen d'un protocole adopté dans le cadre d'une question maritime spécialement inscrite à son ordre du jour.

Article 12

En vue d'appliquer les dispositions des alinéas *a), b), c), e)* (en ce qui concerne les soins médicaux), *f), g)* ou *h)* (prestations de chômage) de l'article 11, un Membre peut prendre en compte la protection résultant d'assurances qui, en vertu de sa législation, ne sont pas obligatoires pour les gens de mer, lorsque ces assurances:

- a)* sont contrôlées par les autorités publiques ou administrées en commun, conformément à des normes prescrites, par les armateurs et les gens de mer;
- b)* couvrent une partie substantielle des gens de mer dont le gain ne dépasse pas celui de l'ouvrier qualifié;
- c)* satisfont, conjointement avec les autres formes de protection, s'il y a lieu, aux dispositions des conventions mentionnées dans les alinéas précités de l'article 11.

Partie III. Obligations de l'armateur

Article 13

L'armateur doit être tenu d'accorder aux gens de mer dont l'état requiert des soins médicaux pendant qu'ils se trouvent à bord ou qui, en raison de leur état, sont débarqués en cours de route sur le territoire d'un Etat autre que le Membre compétent:

- a)* des soins médicaux appropriés et suffisants jusqu'à leur guérison ou leur rapatriement, selon le cas qui se présente en premier lieu;
- b)* le logement et la nourriture jusqu'à ce qu'il leur soit possible d'obtenir un emploi convenable ou qu'ils soient rapatriés, selon le cas qui se présente en premier lieu;
- c)* le rapatriement.

Article 14

Les gens de mer qui, en raison de leur état, sont débarqués en cours de route sur le territoire d'un Etat autre que le Membre compétent continuent à avoir droit à la totalité de leur salaire (à l'exclusion des primes supplémentaires) jusqu'à la survenance de celui des cas suivants qui se présente en premier lieu: offre d'un emploi convenable; rapatriement; expiration d'un délai prescrit par les lois et règlements de ce Membre ou par convention collective, mais qui ne peut être inférieur à douze semaines. L'armateur cesse d'être responsable pour le paiement

du salaire à partir du moment où les gens de mer considérés ont droit à des prestations en espèces au titre de la législation du Membre compétent.

Article 15

Les gens de mer qui, en raison de leur état, sont rapatriés ou débarqués sur le territoire du Membre compétent continuent à avoir droit à la totalité de leur salaire (à l'exclusion des primes supplémentaires) jusqu'à la survenance d'un délai des cas suivants qui se présente en premier lieu: guérison; expiration d'un délai prescrit par les lois et règlements de ce Membre ou par convention collective, mais qui ne peut être inférieur à douze semaines. La durée pendant laquelle le salaire a été versé en vertu de l'article 14 est imputée sur ce délai. L'armateur cesse d'être responsable pour le paiement du salaire à partir du moment où les gens de mer considérés ont droit à des prestations en espèces au titre de la législation du Membre compétent.

Partie IV. Protection des gens de mer étrangers ou migrants

Article 16

Les règles suivantes s'appliquent aux gens de mer qui sont ou ont été soumis à la législation de l'un ou plusieurs des Membres, ainsi que, le cas échéant, aux personnes à leur charge et à leurs survivants, à l'égard de toute branche de sécurité sociale mentionnée à l'article 3 pour laquelle un tel Membre possède une législation en vigueur applicable aux gens de mer.

Article 17

En vue d'éviter les conflits de lois et les conséquences indésirables qui pourraient en résulter pour les parties concernées, soit par défaut de protection, soit par suite d'un cumul indu de cotisations ou autres contributions et de prestations, la législation applicable en ce qui concerne les gens de mer sera déterminée par les Membres intéressés conformément aux règles suivantes:

- a) les gens de mer seront soumis à la législation d'un seul Membre;
- b) en principe cette législation sera:
 - la législation du Membre dont le navire bat pavillon ou
 - la législation du Membre sur le territoire duquel les gens de mer résident;
- c) nonobstant les règles énoncées aux alinéas précédents, les Membres intéressés pourront déterminer d'un commun accord d'autres règles concernant la législation applicable aux gens de mer, dans l'intérêt des personnes concernées.

Article 18

Les gens de mer qui sont soumis à la législation d'un Membre et qui sont des ressortissants d'un autre Membre, ou bien des réfugiés ou des apatrides résidant

sur le territoire d'un Membre, bénéficient de l'égalité de traitement au regard de cette législation avec les ressortissants du premier Membre en ce qui concerne tant l'assujettissement que le droit aux prestations. Ils bénéficient de l'égalité de traitement sans condition de résidence sur le territoire du premier Membre si les ressortissants de ce Membre sont protégés sans une telle condition. Il en est de même, le cas échéant, pour les personnes à la charge des gens de mer et pour leurs survivants, en ce qui concerne le droit aux prestations, sans condition de nationalité.

Article 19

Nonobstant les dispositions de l'article 18, le bénéfice des prestations à caractère non contributif peut être subordonné à la condition que le bénéficiaire ait résidé sur le territoire du Membre compétent ou, s'il s'agit de prestations de survivants, que le défunt y ait résidé pendant une durée qui ne peut, selon le cas, être fixée à plus de:

- a) six mois, immédiatement avant la demande de prestation, en ce qui concerne les prestations de chômage et les prestations de maternité;
- b) cinq années consécutives, immédiatement avant la demande de prestation, en ce qui concerne les prestations d'invalidité, ou immédiatement avant le décès, en ce qui concerne les prestations de survivants;
- c) dix années entre l'âge de dix-huit ans et l'âge d'admission à pension de vieillesse, dont cinq années consécutives peuvent être exigées immédiatement avant la demande de prestation, en ce qui concerne les prestations de vieillesse.

Article 20

Les lois et règlements de tout Membre relatifs aux obligations de l'armateur mentionnées aux articles 13 à 15 doivent garantir aux gens de mer l'égalité de traitement, quel que soit le lieu de leur résidence.

Article 21

Tout Membre doit s'efforcer de participer à un système de conservation des droits en cours d'acquisition avec tout autre Membre intéressé dans toute branche de sécurité sociale mentionnée à l'article 3 pour laquelle chacun de ces Membres possède une législation en vigueur, en faveur des personnes soumises successivement ou alternativement aux législations desdits Membres en qualité de gens de mer.

Article 22

Le système de conservation des droits en cours d'acquisition visé à l'article 21 doit prévoir, dans la mesure nécessaire, la totalisation des périodes d'assurance, d'emploi ou de résidence, selon le cas, accomplies sous les législations des

Membres en cause, en vue de l'acquisition, du maintien ou du recouvrement des droits et, le cas échéant, du calcul des prestations.

Article 23

Le système de conservation des droits en cours d'acquisition visé à l'article 21 doit déterminer les formules d'octroi des prestations d'invalidité, de vieillesse et de survivants, ainsi que la répartition éventuelle des charges afférentes.

Article 24

Tout Membre doit garantir le service des prestations en espèces d'invalidité, de vieillesse et de survivants, des rentes d'accidents du travail et de maladies professionnelles ainsi que des allocations au décès, auxquelles le droit est acquis en vertu de sa législation, aux bénéficiaires qui sont les ressortissants d'un Membre, des réfugiés ou des apatrides, quel que soit le lieu de leur résidence, sous réserve des mesures à prendre à cet effet, en tant que de besoin, d'un commun accord entre les Membres ou avec les Etats intéressés.

Article 25

Nonobstant les dispositions de l'article 24, s'il s'agit de prestations à caractère non contributif, les Membres intéressés doivent déterminer d'un commun accord les conditions dans lesquelles le service de ces prestations sera garanti aux bénéficiaires qui résident hors du territoire du Membre compétent.

Article 26

Un Membre qui a accepté les obligations de la convention sur l'égalité de traitement (sécurité sociale), 1962, pour l'une ou plusieurs des branches de sécurité sociale dont il s'agit à l'article 24, mais non celles de la convention sur la conservation des droits en matière de sécurité sociale, 1982, peut déroger aux dispositions dudit article au regard de toute branche pour laquelle il a accepté les obligations de la première convention, pour appliquer les dispositions de l'article 5 de ladite convention.

Article 27

Les Membres intéressés doivent s'efforcer de participer à un système de conservation des droits acquis au titre de leur législation dans toute branche de sécurité sociale, pour laquelle chacun de ces Membres possède une législation en vigueur applicable aux gens de mer, concernant les soins médicaux, les indemnités de maladie, les prestations de chômage, les prestations d'accidents du travail ou de maladies professionnelles autres que les rentes et les allocations au décès, les prestations familiales et les prestations de maternité. Ce système doit garantir le bénéfice de telles prestations aux personnes qui résident ou séjournent sur le

territoire de l'un de ces Membres autre que le Membre compétent, dans les conditions et limites à fixer d'un commun accord entre les Membres intéressés.

Article 28

Les dispositions de la présente partie ne s'appliquent pas à l'assistance sociale et médicale.

Article 29

Les Membres peuvent déroger aux dispositions des articles 16 à 25 et de l'article 27 par voie d'arrangements particuliers, dans le cadre des instruments bilatéraux ou multilatéraux conclus par deux ou plusieurs d'entre eux, à condition de ne pas affecter les droits et obligations des autres Membres et de régler la protection en matière de sécurité sociale des gens de mer étrangers ou migrants selon des dispositions qui, dans l'ensemble, soient au moins aussi favorables que celles qui sont prévues par ces articles.

Partie V. Garanties juridiques et administratives

Article 30

Tout intéressé doit avoir le droit d'exercer un recours en cas de refus des prestations ou de contestation sur leur nature, leur niveau, leur montant ou leur qualité.

Article 31

Lorsque l'administration des soins médicaux est confiée à un service gouvernemental responsable devant un parlement, tout intéressé doit avoir le droit, en plus du droit de recours prévu à l'article 30, de faire examiner par l'autorité compétente toute réclamation visant le refus de soins médicaux ou la qualité des soins médicaux reçus.

Article 32

Tout Membre doit prévoir des dispositions en vue d'assurer rapidement et à peu de frais une solution aux litiges auxquels peuvent donner lieu les obligations de l'armateur prévues aux articles 13 à 15.

Article 33

Tout Membre doit assumer une responsabilité générale en ce qui concerne le service des prestations attribuées en application de la présente convention et prendre toutes mesures utiles à cet effet.

Article 34

Tout Membre doit assumer une responsabilité générale pour la bonne administration des institutions et services qui concourent à l'application de la présente convention.

Article 35

Lorsque l'administration n'est pas assurée par une institution réglementée par les autorités publiques ou par un département gouvernemental responsable devant un parlement:

- a) des représentants des gens de mer protégés doivent participer à l'administration dans des conditions prescrites;
- b) la législation nationale doit prévoir, dans les cas appropriés, la participation de représentants des armateurs;
- c) la législation nationale peut aussi prévoir la participation de représentants des autorités publiques.

Partie VI. Dispositions finales

Article 36

La présente convention révisé la convention sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936, et la convention sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946.

Article 37

Les ratifications formelles de la présente convention seront communiquées au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistrées.

Article 38

1. La présente convention ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification aura été enregistrée par le Directeur général du Bureau international du Travail.
2. Elle entrera en vigueur douze mois après que les ratifications de deux Membres auront été enregistrées par le Directeur général du Bureau international du Travail.
3. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date où sa ratification aura été enregistrée.

Article 39

Tout Membre qui ratifie la présente convention s'engage à l'appliquer aux territoires non métropolitains dont il assure les relations internationales, conformément aux dispositions de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail.

Article 40

1. Tout Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée.

2. Tout Membre ayant ratifié la présente convention qui, dans le délai d'une année après l'expiration de la période de dix années mentionnée au paragraphe précédent, ne fera pas usage de la faculté de dénonciation prévue par le présent article sera lié pour une nouvelle période de dix années et, par la suite, pourra dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

Article 41

1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toutes les ratifications et dénonciations qui lui seront communiquées par les Membres de l'Organisation.

2. En notifiant aux Membres de l'Organisation l'enregistrement de la deuxième ratification qui lui aura été communiquée, le Directeur général du Bureau international du Travail appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

Article 42

Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général des Nations Unies, aux fins d'enregistrement, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, des renseignements complets au sujet de toutes ratifications et de tous actes de dénonciation qu'il aura enregistrés conformément aux articles précédents.

Article 43

Chaque fois qu'il le jugera nécessaire, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail présentera à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et examinera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision totale ou partielle.

Article 44

1. Au cas où la Conférence adopterait une nouvelle convention portant révision totale ou partielle de la présente convention, et à moins que la nouvelle convention ne dispose autrement:

- a) la ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit, nonobstant l'article 40 ci-dessus, dénonciation

immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur;

- b) à partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des Membres.

2. La présente convention demeurerait en tout cas en vigueur dans sa forme et teneur pour les Membres qui ne l'auraient pas ratifiée et qui ne ratifieraient pas la convention portant révision.

Article 45

Les versions française et anglaise du texte de la présente convention font également foi.

Suivent les signatures

32339

Convention n° 166 concernant le rapatriement des marins (révisée)

Texte authentique

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 24 septembre 1987, en sa soixante-quatorzième session;

Notant que, depuis l'adoption de la convention sur le rapatriement des marins, 1926, et de la recommandation sur le rapatriement des capitaines et des apprentis, 1926, l'évolution de l'industrie des transports maritimes a rendu nécessaire la révision de la convention afin d'y incorporer les éléments appropriés de la recommandation;

Notant, en outre, que des progrès considérables ont été accomplis, par les législations et les pratiques nationales, pour assurer le rapatriement des gens de mer dans différents cas qui ne sont pas couverts par la convention sur le rapatriement des marins, 1926;

Considérant que, compte tenu de l'accroissement général de l'emploi de marins étrangers dans l'industrie des transports maritimes, il serait souhaitable de prendre de nouvelles dispositions, au moyen d'un nouvel instrument international, à l'égard de certains autres aspects du rapatriement des gens de mer;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la révision de la convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926, et de la recommandation (n° 27) sur le rapatriement des capitaines et des apprentis, 1926, question qui constitue le cinquième point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale,

adopte, ce neuvième jour d'octobre mil neuf cent quatre-vingt-sept, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur le rapatriement des marins (révisée), 1987.

Partie I. Champ d'application et définitions

Article 1

1. La présente convention s'applique à tous les navires de mer, de propriété publique ou privée, qui sont immatriculés dans le territoire de tout Membre pour lequel la convention est en vigueur et qui sont normalement affectés à la

navigation maritime commerciale, ainsi qu'aux armateurs et aux marins de ces navires.

2. Dans la mesure où, après consultation des organisations représentatives des armateurs à la pêche et des pêcheurs, l'autorité compétente considère que cela est réalisable, elle doit appliquer les dispositions de la présente convention à la pêche maritime commerciale.

3. En cas de doute sur le fait de savoir si un navire doit être considéré comme affecté à la navigation maritime commerciale ou à la pêche maritime commerciale aux fins de la présente convention, la question doit être réglée par l'autorité compétente après consultation des organisations d'armateurs, de marins et de pêcheurs intéressées.

4. Aux fins de la présente convention, le terme «marin» désigne toute personne employée, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire de mer auquel la convention s'applique.

Partie II. Droits

Article 2

1. Tout marin aura le droit d'être rapatrié dans les cas suivants:

- a) quand un engagement pour une durée déterminée ou pour un voyage déterminé expire à l'étranger;
- b) à la fin de la période de préavis donné conformément aux dispositions d'ordre général ou individuel du contrat d'engagement;
- c) en cas de maladie ou d'accident ou pour une autre raison d'ordre médical qui exige le rapatriement du marin quand il est reconnu médicalement en état de voyager;
- d) en cas de naufrage;
- e) quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur vis-à-vis du marin pour cause de faillite, de vente du navire, de changement d'immatriculation, ou pour toute autre raison analogue;
- f) quand un navire fait route vers une zone de guerre, telle que définie par la législation nationale ou les conventions collectives, où le marin n'accepte pas de se rendre;
- g) en cas de cessation ou de suspension de l'emploi du marin, conformément à une sentence arbitrale ou à une convention collective, ou en cas de cessation de l'emploi pour toute autre raison similaire.

2. La législation nationale ou les conventions collectives doivent prévoir les durées maximales des périodes d'embarquement au terme desquelles le marin a droit au rapatriement. Ces durées doivent être inférieure à douze mois. En les fixant, il doit être tenu compte des facteurs qui affectent le milieu de travail du marin. Tout Membre doit, dans toute la mesure possible, s'efforcer de réduire ces durées en fonction de l'évolution de la technologie et il peut s'inspirer des recommandations de la Commission paritaire maritime en la matière.

Partie III. Destination

Article 3

1. Tout Membre pour lequel la présente convention est en vigueur doit déterminer, par voie de législation nationale, les destinations vers lesquelles les marins peuvent être rapatriés.
2. Les destinations ainsi déterminées doivent comprendre le lieu où le marin a accepté de s'engager, le lieu stipulé par convention collective, le pays de résidence du marin ou tout autre lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement. Le marin doit avoir le droit de choisir, parmi les destinations déterminées, le lieu vers lequel il doit être rapatrié.

Partie IV. Dispositions à prendre pour le rapatriement

Article 4

1. L'armateur aura la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés et rapides. Le transport aérien sera le mode normal de transport.
2. Les frais de rapatriement seront pris en charge par l'armateur.
3. Quand le rapatriement a eu lieu parce que le marin concerné a été reconnu coupable, conformément à la législation nationale ou aux conventions collectives, d'un manquement grave aux obligations de son emploi, aucune disposition de la présente convention ne fait obstacle au droit de recouvrer, totalement ou partiellement, les frais de rapatriement auprès du marin, conformément à la législation nationale ou aux conventions collectives.
4. Les frais à la charge de l'armateur doivent inclure:
 - a) le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement, conformément à l'article 3 ci-dessus;
 - b) le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement;
 - c) la rémunération et les indemnités du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement si cela est prévu par la législation nationale ou par les conventions collectives;
 - d) le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement;
 - e) le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permette de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.
5. L'armateur ne pourra exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement, et il ne pourra non plus recouvrer auprès du marin les frais de rapatriement sur sa rémunération ou ses autres droits, sauf dans les conditions prévues au paragraphe 3 ci-dessus.

6. La législation nationale ne doit pas faire obstacle au droit de l'armateur de recouvrer auprès de l'employeur du marin le coût du rapatriement de ce dernier s'il n'est pas employé par lui.

Article 5

Si un armateur omet de prendre des dispositions pour le rapatriement d'un marin qui y a droit ou d'en assumer les frais:

- a) l'autorité compétente du Membre dans le territoire duquel le navire est immatriculé doit organiser le rapatriement du marin et en assumer les frais; si elle omet de le faire, l'Etat à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'Etat dont il est ressortissant peuvent organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès du Membre dans le territoire duquel le navire est immatriculé;
- b) le Membre dans le territoire duquel le navire est immatriculé pourra recouvrer auprès de l'armateur les frais encourus pour le rapatriement du marin;
- c) les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin, sauf dans les conditions prévues au paragraphe 3 de l'article 4 ci-dessus.

Partie V. Autres dispositions

Article 6

Tout marin devant être rapatrié doit être en mesure d'obtenir son passeport et toute autre pièce d'identité aux fins du rapatriement.

Article 7

Le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne doivent pas être déduits des congés payés que le marin a acquis.

Article 8

Le rapatriement doit être considéré comme effectué si le marin est débarqué à une destination fixée conformément aux dispositions de l'article 3 ci-dessus, ou si le marin ne revendique pas son droit au rapatriement dans un délai raisonnable à définir par la législation nationale ou les conventions collectives.

Article 9

Pour autant qu'il ne leur est pas donné effet par voie de convention collective ou de toute autre manière appropriée compte tenu des conditions nationales, les dispositions de la présente convention doivent être mises en œuvre par voie de législation nationale.

Article 10

Tout Membre doit faciliter le rapatriement des marins qui servent sur des navires faisant escale dans ses ports ou traversant ses eaux territoriales ou intérieures, ainsi que leur remplacement à bord.

Article 11

L'autorité compétente de chaque Membre doit s'assurer, par un contrôle adéquat, que l'armateur de tout navire immatriculé dans son territoire respecte les dispositions de la convention et fournir des informations à cet égard au Bureau international du Travail.

Article 12

Le texte de la présente convention doit être à la disposition des membres de l'équipage, dans une langue appropriée, sur tous les navires immatriculés dans le territoire de tout Membre pour lequel elle est en vigueur.

Partie VI. Dispositions finales

Article 13

La présente convention révisé la convention sur le rapatriement des marins, 1926.

Article 14

Les ratifications formelles de la présente convention seront communiquées au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistrées.

Article 15

1. La présente convention ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification aura été enregistrée par le Directeur général du Bureau international du Travail.
2. Elle entrera en vigueur douze mois après que les ratifications de deux Membres auront été enregistrées par le Directeur général du Bureau international du Travail.
3. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date où sa ratification aura été enregistrée.

Article 16

1. Tout Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau inter-

national du Travail et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée.

2. Tout Membre ayant ratifié la présente convention qui, dans le délai d'une année après l'expiration de la période de dix années mentionnée au paragraphe précédent, ne fera pas usage de la faculté de dénonciation prévue par le présent article sera lié pour une nouvelle période de dix années et, par la suite, pourra dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

Article 17

1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toutes les ratifications et dénonciations qui lui seront communiquées par les Membres de l'Organisation.

2. En notifiant aux Membres de l'Organisation l'enregistrement de la deuxième ratification qui lui aura été communiquée, le Directeur général du Bureau international du Travail appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

Article 18

Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général des Nations Unies, aux fins d'enregistrement, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, des renseignements complets au sujet de toutes ratifications et de tous actes de dénonciation qu'il aura enregistrés conformément aux articles précédents.

Article 19

Chaque fois qu'il le jugera nécessaire, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail présentera à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et examinera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision totale ou partielle.

Article 20

1. Au cas où la Conférence adopterait une nouvelle convention portant révision totale ou partielle de la présente convention, et à moins que la nouvelle convention ne dispose autrement:

- a) la ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit, nonobstant l'article 16 ci-dessus, dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur;

b) à partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des Membres.

2. La présente convention demeurerait en tout cas en vigueur dans sa forme et teneur pour les Membres qui l'auraient ratifiée et qui ne ratifieraient pas la convention portant révision.

Article 21

Les versions française et anglaise du texte de la présente convention font également foi.

Suivent les signatures

32339

Recommandation n° 174 concernant le rapatriement des marins

Texte authentique

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 24 septembre 1987, en sa soixante-quatorzième session;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la révision de la convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926, et de la recommandation (n° 27) sur le rapatriement des capitaines et des apprentis, 1926, question qui constitue le cinquième point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une recommandation internationale complétant la convention sur le rapatriement des marins (révisée), 1987,

adopte, ce neuvième jour d'octobre mil neuf cent quatre-vingt-sept, la recommandation ci-après, qui sera dénommée Recommandation sur le rapatriement des marins, 1987:

Toutes les fois qu'un marin a droit à être rapatrié conformément aux dispositions de la convention sur le rapatriement des marins (révisée), 1987, et que ni l'armateur ni le Membre dans le territoire duquel le navire est immatriculé ne remplissent l'obligation que leur fait la convention d'organiser le rapatriement et d'en assumer les frais, l'Etat à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'Etat dont le marin est ressortissant devrait organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès du Membre dans le territoire duquel le navire est immatriculé, conformément à l'alinéa a) de l'article 5 de la convention.

Suivent les signatures

Rapport sur les conventions et les recommandations adoptées en 1987 par la Conférence internationale du Travail lors de sa 74e session et Message relatif à la convention (n° 163) concernant le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports du 24...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	39
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	88.059
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1988
Date	
Data	
Seite	602-663
Page	
Pagina	
Ref. No	10 105 573

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.