

✚
98.036

**Rapport
sur les conventions et les recommandations adoptées
en 1996 par la Conférence internationale du Travail
lors de sa 84^e session (maritime)**

du 15 juin 1998

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 84^e session (maritime) de la Conférence internationale du travail et vous prions d'en prendre acte.

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

15 juin 1998

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Cotti

Le chancelier de la Confédération, Couchepin

Condensé

Ce rapport comprend cinq parties. Après une brève introduction, la deuxième partie analyse la convention (n° 178) concernant l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer et la recommandation (n° 185) qui l'accompagne. La troisième partie est consacrée à la convention (n° 179) concernant le recrutement et le placement des gens de mer et la recommandation (n° 186) qui la complète. La quatrième partie analyse la convention (n° 180) concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, et la recommandation (n° 187) concernant les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires. La cinquième partie porte sur le protocole de 1996 relatif à la convention (n° 147) de 1976 sur la marine marchande (normes minima).

La convention (n° 178) a pour but la mise sur pied, par les Etats parties à la convention, d'un système d'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer. Tous les navires battant pavillon de l'Etat partie devront être inspectés à des intervalles réguliers; des inspections devront aussi être conduites en cas de plainte relative aux conditions de vie et de travail. La législation suisse sur la navigation maritime connaît un droit d'inspection, pouvant être exercé sur une base ad hoc par l'Office suisse de la navigation maritime, mais ce droit d'inspection ne correspond pas au régime d'inspections systématiques et régulières prévu par la convention. Le coût de l'introduction d'un tel régime d'inspection serait disproportionné compte tenu de la dimension de la flotte suisse. La ratification de la convention n° 178 n'est pas proposée.

La convention (n° 179) révisé la convention n° 9 sur le placement des marins (1920), que la Suisse n'a pas ratifiée. La convention n° 179 autorise le placement des gens de mer par les services de placement privés, pour autant qu'ils exercent leur activité en vertu d'un système de licence, d'agrément ou d'une autre forme de réglementation. Cette convention interdit que des honoraires ou autres frais destinés au recrutement ou au placement des gens de mer soient à la charge de ceux-ci. Parmi les nombreuses différences entre le droit suisse et la convention, il faut relever que le droit suisse n'a pas prévu la gratuité des prestations des bureaux de placement privés, ni l'indemnisation en cas de placement défaillant. Les modifications législatives nécessaires pour que le droit suisse remplisse les exigences de la convention seraient disproportionnées au regard de l'importance du secteur maritime suisse. La ratification de cette convention n'est donc pas proposée.

La convention (n° 180) révisé la convention n° 109 sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (1958), que la Suisse n'a pas ratifiée. La convention n° 180 fixe des limites journalières et hebdomadaires de la durée du travail ou, inversement, une durée minimale de repos journalier ou hebdomadaire, dans le but d'éviter la fatigue résultant d'une charge excessive de travail. De nombreuses modifications du droit suisse seraient nécessaires pour ratifier la convention n° 180. Il n'y a actuellement pas d'intérêt prépondérant à introduire dans le domaine maritime des dispositions aussi contraignantes en matière de durée du travail et d'effectifs, qui vont au-delà des usages internationaux en vigueur dans la navigation maritime, et dont l'application nécessiterait la mise à disposition par la Confédération de moyens financiers importants. Par conséquent, la ratification de cette convention n'est pas proposée.

Le protocole de 1996 relatif à la convention (n° 147) de 1976 sur la marine marchande (normes minima) complète la convention n° 147, que la Suisse n'a pas ratifiée. Cette convention exige des Etats qu'ils appliquent à l'équipage des navires immatriculés sur leur territoire des standards minima en matière de santé, de sécurité et de conditions de travail ou de vie. Le protocole étend le champ d'application de la convention n° 147, en ajoutant d'autres conventions à la liste des conventions figurant en annexe à la convention n° 147. Le rapport du 19 octobre 1977 expose les divergences entre la convention n° 147 et le droit suisse, à cause desquelles la ratification n'avait pas été proposée. Ces divergences subsistent, car la législation sur la navigation maritime n'a pas été modifiée dans les domaines couverts par la convention n° 147. Comme la ratification de la convention n° 147 n'est pas proposée, la ratification du protocole de 1996 relatif à cette dernière n'entre pas en ligne de compte.

Rapport

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 internationale du travail (CIT). Cette soumission doit avoir lieu dans un délai d'un an après la clôture de chaque session de la CIT. Ce délai peut être prolongé de six mois au maximum.

Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail (BIT) a décidé, lors de sa 264^e session (novembre 1995), de convoquer une session de la CIT consacrée à des questions maritimes. Cette session a eu lieu du 8 au 22 octobre 1996, à Genève.

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

- convention n° 178 et recommandation n° 185 concernant l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer;
- convention n° 179 et recommandation n° 186 concernant le recrutement et le placement des gens de mer;
- convention n° 180 concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, et recommandation n° 187 concernant les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires;
- protocole de 1996 relatif à la convention (n° 147) de 1976 sur la marine marchande (normes minima).

Les textes des instruments susmentionnés figurent en annexe au présent rapport.

2 Convention (n° 178) concernant l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer (annexe n° 1a)

2.1 Partie générale

En 1926, la CIT a adopté une recommandation (n° 28) sur l'inspection du travail qui s'adresse spécifiquement aux gens de mer. Cet instrument international non contraignant énonce les principes fondamentaux d'une organisation efficace des moyens de contrôle de l'application de la législation du travail; il a permis à certains Etats d'établir ou de réorganiser leur système d'inspection des conditions de travail des gens de mer. Par la suite, la question de l'inspection du travail pour toutes les catégories de travailleurs a continué de retenir l'attention de l'OIT et a débouché sur l'adoption par la CIT de plusieurs conventions (n° 81 et 129) et recommandations (n°s 54, 59, 81, 82 et 133). La Suisse a ratifié la partie I de la convention (n° 81) sur l'inspection du travail dans l'industrie et le commerce le 13 juillet 1949 (FF 1949 I 1), et la partie II le 1^{er} juillet 1972 (FF 1970 II 161).

Depuis l'adoption de la recommandation n° 28, les conditions de travail des gens de mer ont considérablement évolué, tout comme les législations et pratiques qui les régissent. La plupart des Etats maritimes ont pris conscience de la nécessité d'interdire l'exploitation des navires qui ne répondent pas aux normes en matière de

sécurité générale ou de conditions de travail et de vie de l'équipage. L'OIT a ensuite adopté en 1958 la recommandation (n° 107) sur l'engagement des gens de mer (navires étrangers) et la recommandation (n° 108) sur les conditions de vie, de travail et de sécurité des gens de mer. Ces recommandations invitent les Etats à décourager les marins de s'engager sur un navire immatriculé à l'étranger, si leurs conditions d'engagement ne sont pas conformes à celles prévues par les conventions collectives et les normes sociales acceptées par les associations d'armateurs et de gens de mer dans les pays maritimes où ces conventions collectives et ces normes sociales sont traditionnellement observées.

La CIT a adopté en 1976 la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima) et la recommandation (n° 155) sur la marine marchande (amélioration des normes). D'après la convention n° 147, les Etats doivent vérifier par le biais d'inspections ou par d'autres moyens appropriés que les navires immatriculés sur leur territoire sont conformes aux conventions internationales du travail en vigueur et qu'ils ont ratifiées, à la législation relative aux normes minima en matière de sécurité sociale, de conditions d'emploi des marins et de vie à bord, ainsi qu'aux conventions collectives. En outre, la convention n° 147 stipule que les autorités de l'Etat du port où un navire étranger fait escale peuvent prendre des mesures à l'égard de ce navire, si elles reçoivent une plainte ou acquièrent la preuve qu'il ne respecte pas les normes minima prévues par la convention. La Suisse n'est pas partie à la convention n° 147.

22 **Partie spéciale**

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

La convention n° 178 compte 18 articles, dont neuf sont des dispositions de fond. Pour déterminer si la Suisse satisfait aux exigences de la convention, il faut en examiner les dispositions au regard de la législation et de la pratique suisses en la matière, à savoir la loi fédérale sur la navigation maritime (LNM; RS 747.30) et son ordonnance d'exécution (ONM; RS 747.301), la loi fédérale sur la responsabilité (RS 170.32), et le code pénal suisse (RS 311.0).

La convention est divisée en cinq parties consacrées au champ d'application et définitions (art. 1^{er}), à l'organisation de l'inspection (art. 2 à 6), aux sanctions (art. 7), aux rapports (art. 8 et 9) et, enfin, aux dispositions finales habituelles (art. 10 à 18) qu'il n'est pas nécessaire de commenter ici.

L'article 1^{er} de la convention stipule que la convention s'applique à tout navire de mer valablement immatriculé, de propriété publique ou privée, et affecté, à des fins commerciales, au transport de marchandises ou de passagers, ou utilisé à d'autres fins commerciales. Sur la base de ces critères, il appartient à la législation nationale de déterminer quels navires sont réputés navires de mer aux fins de la convention. Cette disposition précise toutefois que la convention s'applique aux remorqueurs de mer, mais ne s'applique pas aux navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux. Conformément à l'article 1^{er}, l'inspecteur chargé d'inspecter les conditions de travail et de vie des gens de mer peut être un fonctionnaire, ou un agent public, ou toute personne agissant pour le compte d'une institution ou d'une organisation autorisée par l'autorité centrale de coordination. L'expression «conditions de travail et de vie des gens de mer» désigne les conditions telles que celles concernant les normes

d'entretien et de propreté des lieux de vie et de travail à bord, l'âge minimum, les contrats d'engagement, l'alimentation et le service de table, le logement de l'équipage, le recrutement, les effectifs, les qualifications, la durée du travail, les examens médicaux, la prévention des accidents du travail, les soins médicaux, les prestations de maladie et d'accident, le bien-être et les questions connexes, le rapatriement, les conditions et modalités d'emploi soumises à la législation nationale et la liberté syndicale.

Sont réputés navires de mer et peuvent donc battre pavillon suisse, au sens de l'article 17, 1^{er} alinéa de la LNM, les navires affectés ou destinés au transport professionnel de personnes ou de marchandises ou à une autre activité professionnelle en mer, et à l'égard desquels sont remplies les conditions légales de propriété, d'admission à la navigation, de dénonciation, de procédure, ainsi que celles qui se rapportent aux moyens financiers. Tous les types de navires listés à l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er} de la convention n° 178 entrent dans la définition du navire figurant dans notre législation.

L'article 30, 2^e alinéa, LNM considère comme navires aptes à la navigation les bâtiments de mer ayant une jauge brute d'au moins 300 tonneaux, alors que l'article 1^{er}, paragraphe 4, de la convention stipule que la convention ne s'applique pas aux navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux. Notre droit positif est donc plus exigeant que la convention puisqu'il fixe des conditions applicables aux navires suisses dès 300 tonneaux. Dans les faits, il n'existe pas de navires de mer suisses d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux. Actuellement, le plus petit des navires de mer suisses a une jauge brute de 1372 tonneaux. Rien ne s'oppose donc à l'acceptation de cette exigence de la convention.

L'article 1^{er} définit encore la notion de «l'autorité centrale de coordination». Il ressort clairement de l'analyse des articles qui suivront que, dans notre pays, cette autorité centrale est exercée par l'Office suisse de la navigation maritime (OSNM). La notion de «gens de mer» contenue dans la convention est celle communément admise tant par la communauté internationale que par notre pays. L'ensemble des définitions figurant au paragraphe 7 de l'article 1^{er} fait partie intégrante de notre droit positif, et nous pouvons accepter l'article 1^{er} dans son intégralité.

Aux termes de l'article 2, tout Etat membre doit assurer un système d'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer. L'autorité centrale de coordination doit coordonner les inspections et établir les principes à respecter lors des inspections. Cette autorité assume la responsabilité de l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer. Elle peut autoriser des institutions publiques ou d'autres organisations à procéder, en son nom, à ces inspections.

Conformément à l'article 8, LNM, la surveillance immédiate de la navigation maritime sous pavillon suisse appartient au DFAE, qui l'exerce à travers l'OSNM. Ce dernier doit assurer et contrôler l'application des dispositions relatives à la navigation maritime. Sur la base de l'article 31, 2^e alinéa, LNM, l'OSNM s'assure que les conditions auxquelles est subordonnée l'admission d'un navire à la navigation sont constamment remplies. S'il constate qu'elles ne le sont plus, il fixe au propriétaire du navire un délai raisonnable pour exécuter les réparations ou les aménagements nécessaires. Si ces réparations ou ces aménagements ne sont pas exécutés par le propriétaire dans le délai fixé, ou s'ils se révèlent insuffisants, l'OSNM suspend l'admission du navire à la navigation et fait retirer la lettre de mer (art. 31, 3^e al., LNM). En outre, l'article 150 LNM stipule que sera puni d'une amende le capitaine ou l'armateur d'un navire suisse qui aura violé les dispositions qui, dans la loi, les

ordonnances et les règlements, concernent la nationalité de l'équipage, la durée du travail, l'âge minimum pour l'enrôlement, l'examen médical et les qualités requises pour le service prévu, la procédure d'enrôlement et de dé enrôlement, ainsi que la nourriture et le logement à bord. Bien qu'efficace et adapté aux besoins de la navigation maritime suisse, le système décrit ci-dessus s'apparente davantage à un système de surveillance qu'à un système d'inspection au sens de la convention n° 178.

Un droit d'inspection à proprement parler est prévu à l'article 9, 3^e alinéa, LNM. Cette disposition prévoit d'une part que l'OSNM peut exiger en tout temps des propriétaires, armateurs et capitaines des navires suisses les renseignements nécessaires à l'exercice de ses fonctions de surveillance de la navigation maritime, et d'autre part que l'OSNM a un droit d'inspection à bord des navires suisses. Le droit d'inspection de l'OSNM doit cependant être distingué d'un système d'inspection tel que demandé par la convention. En effet, l'OSNM fait usage de son droit d'inspection lorsqu'il l'estime opportun et indiqué, sur une base *ad hoc*, et dans la mesure où le navire à inspecter est géographiquement proche de la Suisse. Dès lors, le droit d'inspection dont dispose l'OSNM ne saurait être assimilé à un système obligatoire d'inspection tel que décrit dans cette partie de la convention. Ainsi, une modification de la loi sur la navigation maritime serait nécessaire pour instaurer un régime d'inspections systématiques et régulières. En outre, ce dernier impliquerait un surcroît de coût que l'OSNM ne peut assumer.

Bien que le mécanisme mis sur pied en Suisse pour surveiller et contrôler la navigation maritime ne remplisse pas les conditions pour constituer un système d'inspection au sens de la convention, nous utiliserons néanmoins dans le présent rapport les termes d'«inspection» et d'«inspecteur» pour décrire les tâches de l'OSNM, par référence à l'article 9, 3^e alinéa, LNM qui utilise l'expression de «droit d'inspection».

Le droit suisse concorde avec le deuxième paragraphe de l'article 2, car l'OSNM est compétent pour coordonner les inspections entièrement ou partiellement consacrées aux conditions de travail et de vie des gens de mer et pour établir les principes à respecter.

Une éventuelle délégation de compétence à des tiers d'inspecter les conditions de travail et de vie des gens de mer (art. 2, par. 3) nécessiterait une modification de la loi sur la navigation maritime. En outre, de par la charge financière qu'elle représente, une telle option n'est pas envisageable. Sur proposition de l'Office fédéral de la justice, l'OSNM a consulté informellement l'Association des Armateurs Suisses (AAS) et la Fédération Suisse des Travailleurs du Commerce, des Transports et de l'Alimentation (FCTA), qui n'estiment pas opportun de procéder à une modification législative. L'OSNM partage ce point de vue, auquel nous nous rallions. L'article 2 de la convention ne peut pas être accepté.

Selon l'article 3, chaque Etat membre doit veiller à ce que tous les navires battant son propre pavillon soient inspectés à des intervalles n'excédant pas trois ans et, lorsque cela est réalisable, chaque année (par. 1). Si un Etat membre reçoit une plainte ou acquiert la preuve que le navire ne respecte pas la législation nationale concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer, il doit prendre des mesures pour procéder à l'inspection de ce navire (par. 2). Enfin, en cas de changements significatifs apportés à la construction ou aux aménagements du navire, tout Etat membre doit procéder à l'inspection du navire dans les trois mois qui suivent ces changements (par. 3).

Comme nous l'avons indiqué ci-dessus dans le commentaire de l'article 2, l'OSNM procède à une inspection lorsqu'il l'estime opportun et indiqué. Il n'y a pas de régularité dans l'usage que fait l'OSNM de son droit d'inspection (art. 9, 3^e al., LNM). L'OSNM n'a pas les moyens matériels pour pouvoir inspecter les conditions de travail et de vie des gens de mer à des intervalles aussi proches que ceux prévus par le paragraphe 1^{er} de l'article 3.

La Suisse pourrait par contre souscrire à l'article 3, paragraphe 2, de la convention dans la mesure où cette disposition concorde avec l'article 9, 3^e alinéa, LNM et avec l'article 37 ONM. L'article 9, 3^e alinéa, LNM dispose que l'OSNM a le droit d'exiger en tout temps les renseignements nécessaires à l'exercice de ses fonctions, et prévoit le droit d'inspection de l'OSNM. L'article 37 ONM stipule que les plaintes des marins relatives aux insuffisances des logements et de la nourriture, à l'observation des prescriptions sur l'âge minimum, l'examen médical, la distribution du travail, la durée de celui-ci et le travail supplémentaire doivent être remises par écrit au capitaine. Le capitaine doit signaler toute plainte sur le livre de bord et indiquer quelles mesures d'enquête ou de redressement il a prises. Finalement, si un marin est d'avis que ni le capitaine ni l'armateur n'ont pris les mesures de redressement nécessaires, il peut s'adresser directement à l'OSNM. Le cas échéant, l'OSNM prendra les mesures qu'il jugera opportunes; une inspection pourra être effectuée.

Enfin, et pour les mêmes motifs que ceux exposés dans le commentaire du paragraphe premier de l'article 3, l'OSNM aurait des difficultés à donner suite au paragraphe 3 de l'article 3 de la convention, qui impose à l'autorité centrale de coordination de procéder à l'inspection d'un navire dans un délai de trois mois après qu'il ait subi des changements significatifs à sa construction ou à ses aménagements.

Par rapport au droit suisse actuel, qui permet l'inspection par l'OSNM des conditions de vie des gens de mer sur une base ad hoc ou sur plainte, la convention présente certes l'avantage de permettre un contrôle systématique et régulier des conditions de vie des gens de mer. Toutefois, pour les mêmes motifs que ceux invoqués ad article 2, nous ne pouvons pas accepter l'article 3.

L'article 4 stipule que tout Etat membre doit désigner un nombre suffisant d'inspecteurs qualifiés pour exercer les tâches de contrôle. Aux termes de l'article 5, les inspecteurs doivent être indépendants de tout changement de gouvernement et de toute influence extérieure. Ils sont autorisés à monter à bord des navires immatriculés dans l'Etat membre, à procéder aux inspections et aux contrôles qu'ils estiment nécessaires afin de s'assurer que les dispositions légales sont respectées, à exiger qu'il soit remédié aux carences et enfin à interdire à tout navire de quitter le port jusqu'à ce que les carences constituant un danger pour la santé et la sécurité des gens de mer aient été palliées.

Actuellement, l'inspection des 21 navires suisses, qui emploient 412 personnes, occupe une partie du temps de travail d'un fonctionnaire de l'OSNM. Lorsqu'il procède à une inspection, le représentant de l'OSNM est muni d'un document élaboré par l'OSNM, qui recense tous les éléments qui doivent être inspectés, y compris les conditions de vie des gens de mer. L'inspection régulière des navires suisses conformément aux exigences de la convention ne nécessiterait pas davantage de personnel, mais plus de moyens financiers mis à disposition de l'OSNM, puisque chaque inspection requiert un déplacement à l'étranger. En outre, une modification de la loi sur la navigation maritime serait nécessaire pour attribuer à l'inspecteur le pouvoir d'interdire à un navire de quitter le port aussi longtemps que les carences

constituant un danger pour la santé et la sécurité des gens de mer n'ont pas été palliées. La Suisse ne saurait dès lors souscrire aux articles 4 et 5.

L'article 6 stipule que ces inspections ne doivent pas retarder ou retenir indûment le navire (par. 1) et que, le cas échéant, l'armateur ou l'exploitant du navire peut prétendre à une compensation pour tout dommage qui résulterait d'une telle immobilisation ou d'un tel retard indu. La charge de cette preuve incombe à l'armateur (par. 2).

Le premier paragraphe peut être considéré comme l'expression du principe de proportionnalité et du principe reconnu en matière de responsabilité publique, selon lequel l'autorité qui prend une décision se doit de limiter dans toute la mesure du possible l'étendue du dommage éventuel pour le destinataire de la décision. Le second paragraphe est conforme au droit suisse en vigueur, dans la mesure où la Confédération répond des dommages causés de manière illicite par ses agents (loi fédérale sur la responsabilité). Les fonctionnaires de l'OSNM sont des agents de la Confédération. Nous pouvons donc accepter cet article.

L'article 7 relève que les législations nationales doivent prévoir des sanctions pour violation des dispositions légales dont l'application incombe aux inspecteurs et pour obstruction faite aux inspecteurs dans leur travail (par. 1). Les inspecteurs pourront aussi donner des avertissements et des conseils au lieu d'intenter ou de recommander des poursuites (par. 2).

S'agissant du premier paragraphe, l'article 150 LNM prévoit que le capitaine ou l'armateur d'un navire suisse qui aura violé la législation suisse sur la navigation maritime concernant la nationalité de l'équipage, la durée du travail, l'âge minimum pour l'enrôlement, l'examen médical et les qualités requises pour le service prévu, la procédure d'enrôlement et de dérôlement, ainsi que la nourriture et le logement à bord, sera puni de l'amende. En outre, pour ce qui est des sanctions en cas d'obstruction faite aux inspecteurs dans l'exercice de leurs fonctions, deux dispositions générales du code pénal suisse (art. 286 et 292) satisfont aux exigences posées par le paragraphe premier de l'article 7. Quant au deuxième paragraphe de l'article 7, il correspond à la pratique suisse en matière d'inspection des navires. Ainsi nous pouvons accepter l'article 7.

L'article 8 stipule que l'autorité centrale de coordination doit tenir des registres des inspections des conditions de travail et de vie des gens de mer et publier un rapport annuel sur les activités d'inspection.

L'OSNM n'a pas l'obligation de tenir des registres des inspections des conditions de travail et de vie des gens de mer, ni de publier un rapport annuel sur les activités d'inspection. L'introduction d'une telle obligation nécessiterait une modification de l'ordonnance sur la navigation maritime. Dans la mesure où nous n'envisageons pas d'instaurer un système d'inspections systématiques et régulières, une telle modification de l'ordonnance ne se justifie pas. Nous ne sommes dès lors pas en mesure d'accepter les obligations contenues à l'article 8.

D'après l'article 9, les inspecteurs doivent, à la suite de chaque inspection qu'ils ont effectuée, remettre un rapport à l'autorité centrale de coordination. Cette obligation correspond à la pratique, car après chaque inspection effectuée sur un navire suisse, un rapport est établi par l'OSNM. Nous pouvons accepter cet article.

Les articles 10 et suivants contiennent les dispositions finales usuelles aux conventions internationales du travail. Il n'est pas nécessaire de les commenter ici.

222 **Position au regard de la recommandation** (annexe n° 1b)

La recommandation n° 185 n'a aucun caractère juridique contraignant et la question d'une éventuelle ratification ne se pose donc pas. La recommandation prévoit que l'autorité centrale de coordination devrait prendre des arrangements appropriés pour favoriser une coopération effective entre les institutions publiques et les autres organisations intéressées par les conditions de travail et de vie des gens de mer. Elle devrait à ce titre consulter à intervalles réguliers les représentants des armateurs, des gens de mer et de leurs organisations respectives afin de maintenir et d'améliorer les conditions de travail et de vie des gens de mer.

La recommandation précise en outre que l'autorité centrale de coordination et tout autre service ou autorité totalement ou partiellement chargés de l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer devraient disposer des ressources nécessaires pour leur permettre d'exercer leurs tâches d'inspection. Ces inspecteurs, qui doivent être en nombre suffisant, devraient disposer des qualifications nécessaires à l'exécution de leur travail. Enfin, l'autorité centrale de coordination devrait publier annuellement un rapport sur ces inspections.

223 **Conclusions**

Il ressort de l'analyse qui précède que la ratification par la Suisse de la convention n° 178 n'est pas possible en l'état actuel du droit suisse, et n'est pas souhaitée par les partenaires sociaux. Nous n'envisageons pas d'introduire un régime d'inspections systématiques et régulières des conditions de travail et de vie des gens de mer, ni de déléguer cette compétence à des tiers, car le coût de telles mesures serait disproportionné compte tenu de la dimension de notre flotte. L'exercice du droit d'inspection par l'OSNM tel qu'il est prévu dans la LNM et l'ONM, est adapté aux besoins spécifiques de la Suisse. Dès lors, nous renonçons à vous proposer la ratification de la convention n° 178 sur l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer.

3 **Convention (n° 179) concernant le recrutement et** **le placement des gens de mer** (annexe n° 2a)

31 **Partie générale**

La convention (n° 179) est destinée à réviser la convention (n° 9) sur le placement des marins, adoptée en 1920 et entrée en vigueur en 1921. La convention n° 9 obligeait tout Etat membre à organiser des offices publics gratuits de placement pour les marins, et visait la suppression des agences qui placent les marins dans un but lucratif. Lorsqu'existaient déjà des agences commerciales de placement de gens de mer, celles-ci pouvaient être admises temporairement, par autorisation du gouvernement et sous son contrôle, à continuer ce commerce en attendant leur suppression. La Suisse n'a pas ratifié la convention n° 9. Les armateurs suisses recrutent leur personnel soit directement, soit par le biais d'offices et de bureaux étrangers.

En 1948, la CIT a adopté la convention n° 88 et la recommandation n° 83 concernant l'organisation du service de l'emploi. La Suisse est partie à la convention n° 88 (FF 1950 I 1). La convention énonce les grands principes sur lesquels devrait reposer le service de l'emploi et la recommandation donne des indications détaillées sur les moyens d'assurer un service de l'emploi efficace. Ni la convention ni la recommandation n'excluent les marins.

La convention (n° 34) sur les bureaux de placement payants, adoptée par la CIT en 1933, interdit les bureaux de placement payants pour les travailleurs autres que les marins; la convention n° 96 de 1949, qui porte sur le même objet, révisé la convention n° 34 en assouplissant cette règle, pour tenir compte des difficultés rencontrées par certains Etats. Toutefois, l'interdiction des bureaux payants pour les gens de mer prévue dans la convention n° 9 de 1920 est restée inchangée. La Suisse n'est partie ni à la convention n° 34, ni à la convention n° 96.

Il est regrettable de constater que les Etats qui fournissent le plus important contingent de gens de mer engagés sur des navires battant pavillon d'autres Etats n'ont pas ratifié la convention n° 9 sur le placement des marins. En outre, les bureaux de placement payants qui assurent le recrutement et le placement des gens de mer continuent de fonctionner et, dans certains cas, leur nombre est même en augmentation. Cependant, dans la mesure où ces bureaux sont convenablement surveillés et réglementés, ils peuvent jouer un rôle utile pour les gens de mer et les armateurs et contribuer au bon fonctionnement du marché du travail. Il convient dès lors de veiller à ce que ces bureaux ne se rendent pas coupables de pratiques déloyales, tant pour les travailleurs que pour les employeurs.

32 Partie spéciale

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

La convention (n° 179) comprend quinze articles, dont sept sont des dispositions de fond. Pour déterminer si notre pays satisfait aux exigences de la convention, il faut en analyser les dispositions au regard du droit et de la pratique suisses, à savoir principalement la loi sur la navigation maritime (LNM; RS 747.30), la loi sur le service de l'emploi et la location de services (LSE; RS 823.11), et leurs ordonnances d'exécution respectives. En effet, les dispositions de la loi sur le service de l'emploi sont applicables aux gens de mer.

L'article 1^{er} donne définition des termes utilisés dans la convention (par. 1), et offre la possibilité d'étendre le champ d'application de la convention (par. 2).

L'autorité compétente correspondant à celle décrite à la lettre a du paragraphe premier de l'article 1 est toute autorité fédérale ou cantonale dont la compétence en matière de recrutement et de placement a été réglée dans une loi fédérale. Conformément à l'article 2 LSE, le placement privé contre rémunération est soumis à l'obtention préalable d'une autorisation cantonale, et le placement de personnel de l'étranger ou à l'étranger nécessite, en sus de l'autorisation cantonale, une autorisation de l'Office fédéral du développement économique et de l'emploi (OFDE). Un placeur privé désirant placer des gens de mer doit donc obtenir une autorisation cantonale et une autorisation de l'OFDE. Les offices régionaux de placement (ORP) disposent de la compétence de placer des gens de mer.

Conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 1, lettre b, la convention s'applique aux placements public et privé. La LSE, qui s'applique au placement privé, au service public de l'emploi, et à la location de services, recouvre cette définition de la convention.

La définition de l'armateur (art. 1^{er}, par. 1, let. c) concorde avec l'article 45, LNM, qui prévoit que l'armateur tient le navire en sa possession, contrôle son exploitation, arme, équipe et approvisionne le navire.

Conformément à la convention (art. 1^{er}, par. 1, let. d), les gens de mer sont définis comme toute personne remplissant les conditions pour être employée ou engagée à bord de tout navire de mer autre qu'un navire d'Etat. L'article 62 LNM définit les exigences professionnelles qui doivent être remplies par les membres de l'équipage des navires suisses. Le premier alinéa de cette disposition stipule que peuvent être engagés comme membres de l'équipage d'un navire suisse tous ceux qui sont en possession d'un passeport valable ou d'une pièce d'identité équivalente et qui justifient de leur aptitude à la fonction qui leur sera confiée. Le droit suisse correspond à la définition donnée dans la convention, car il définit les conditions devant être remplies par les membres de l'équipage. Le second paragraphe de l'article 1^{er} n'entre pas en ligne de compte pour notre pays qui ne dispose pas de côtes. Nous pouvons accepter l'article premier.

D'après l'article 2, tout Etat membre garde la possibilité d'assurer un service public gratuit de recrutement et de placement des gens de mer. Ce service peut faire partie du service public de l'emploi ouvert à l'ensemble des travailleurs et des employeurs ou agir en coordination avec ce dernier. La convention n'impose pas aux Etats membres d'établir un système de services de recrutement et de placement privés. Cependant, lorsque de tels services de recrutement et de placement privés sont établis, ils ne peuvent exercer leur activité sur le territoire d'un Etat membre qu'en vertu d'un système de licence, d'agrément ou d'une autre forme de réglementation. Chaque Etat membre doit éviter la prolifération excessive de ces services de recrutement et de placement privés.

En Suisse, le service de placement public est en principe ouvert aux gens de mer. Mis à part l'article 2 de la LSE, qui prévoit que l'activité de placement privé de personnel de l'étranger ou à l'étranger (placement intéressant l'étranger) est soumise à l'obtention d'une autorisation de l'OFDE, la LSE ne prévoit aucune disposition spécifique à l'intention des gens de mer.

La LNM ne contient aucune disposition sur les services de placement et de recrutement, qu'ils soient privés ou publics. La seule disposition qui fait référence aux agences de placement est l'article 65 LNM relatif à l'enrôlement et au dérorlement des gens de mer. Le 1^{er} alinéa de cette disposition stipule en effet que l'enrôlement a lieu par-devant le consul de Suisse, hors la présence des agents de placement et si possible à bord du navire. Nous pouvons accepter l'article 2.

L'article 3 stipule que la convention ne peut porter atteinte de quelque manière que ce soit à la faculté des gens de mer d'exercer les droits de l'homme fondamentaux, y compris les droits syndicaux.

Conformément à l'article 4, 1^{er} alinéa, LNM, notre droit fédéral s'applique à bord des navires suisses en haute mer sans partage, et dans les eaux territoriales en tant que la loi de l'Etat riverain n'est pas déclarée impérative. L'article 4, 2^e alinéa, LNM, prévoit que si une infraction au sens du code pénal suisse est commise dans un navire suisse, elle est punie quel que soit le lieu où le navire se trouvait lors-

qu'elle a été commise. Le respect des droits fondamentaux de l'homme est garanti par l'application de la législation suisse. Les traités et conventions internationales qui garantissent ces droits fondamentaux font partie intégrante de la législation suisse et sont donc en vigueur à bord des navires suisses. Nous pouvons accepter l'article 3.

L'article 4, paragraphe 1, impose à tout Etat membre d'adopter une législation nationale ou une réglementation applicable aux services de recrutement et de placement des gens de mer. Cette législation doit stipuler qu'aucuns honoraires ou autres frais destinés au recrutement ou à l'emploi des gens de mer ne doivent, directement ou indirectement, en totalité ou en partie, être mis à la charge de ceux-ci (*let. a*). Elle doit stipuler si et dans quelles conditions les services de recrutement et de placement peuvent placer ou recruter des gens de mer à l'étranger (*let. b*), et spécifier les conditions dans lesquelles les renseignements personnels sur les gens de mer peuvent être traités par les services de recrutement et de placement (*let. c*). En outre, la législation nationale doit fixer les conditions de suspension ou de retrait de la licence, de l'agrément ou de toute autre autorisation en cas d'infraction (*let. d*). De plus, cette loi doit, dans le cas où un système de réglementation autre qu'un système de licence ou d'agrément a été retenu, préciser les conditions dans lesquelles les services de recrutement et de placement peuvent exercer leur activité, ainsi que les sanctions applicables en cas de violation de ces conditions (*let. e*). Enfin, le deuxième paragraphe de l'article 4 établit une liste des tâches qui doivent être confiées à l'autorité compétente.

Comme on l'a vu plus haut, la LNM ne contient aucune disposition spécifique sur le placement des gens de mer. La LSE n'établit pas non plus un régime particulier pour cette catégorie professionnelle.

Notre droit ne remplit pas l'exigence posée par la lettre a, paragraphe 1, article 4, qui exigerait d'introduire dans la LSE la gratuité des prestations de placement pour les gens de mer, pour tous les services de l'emploi, qu'ils soient publics ou privés. L'exemption pure et simple de toute taxe d'inscription et commission pour une catégorie particulière de professionnels, tels que les gens de mer, auprès de services de placement publics et privés, ne saurait être introduite sans base légale. Or, celle-ci fait défaut et devrait, le cas échéant, être introduite dans la LSE. L'introduction de cette base légale serait politiquement peu souhaitable car elle favoriserait une catégorie professionnelle vis-à-vis d'autres catégories. En effet, en Suisse, les demandeurs d'emploi doivent s'acquitter auprès des bureaux de placement privés d'une taxe d'inscription et d'une commission de placement. Les lettres b à e du paragraphe 1 de l'article 4 correspondent au droit suisse. La lettre b de ce paragraphe 1 correspond aux articles 2 à 6 LSE, qui prévoient les conditions de placement de personnel à l'étranger, et qui établissent le système d'octroi et de retrait de l'autorisation d'exercer une activité de placement. La lettre c de la convention correspond aux articles 7 et 34 LSE, qui garantissent la protection des données tant dans le cadre du placement privé que dans celui du placement public. La lettre d trouve son pendant dans l'article 5 LSE, qui prévoit le retrait de l'autorisation accordée au placeur. La lettre e ne concerne que les Etats dans lesquels il existe un système de réglementation autre qu'un système de licence ou d'agrément, ce qui n'est pas le cas de la Suisse.

Le paragraphe 2 de l'article 4 ne correspond pas entièrement à notre droit. La LSE prévoit certes une autorité compétente – l'OFDE en l'occurrence –, mais l'OFDE ne dispose pas des compétences spécifiques énumérés aux lettres c, d et e de la conven-

tion. La lettre f de ce paragraphe 2, qui prévoit une protection spécifique contre des pertes pécuniaires dues à un manquement du service de recrutement et de placement, ne trouve pas son pendant pour le placement privé. En effet, seule la location de services fait l'objet d'une telle protection dans la LSE. Pour ce qui concerne le placement public, signalons qu'en dehors d'une action en responsabilité pour acte illicite à l'encontre des autorités cantonales compétentes, il n'y a pas d'autre possibilité de se faire indemniser. Nous ne pouvons pas accepter l'article 4.

Aux termes de l'article 5, les services de recrutement et de placement doivent conserver un registre des gens de mer qu'ils ont recrutés ou placés. Ils doivent en outre s'assurer que ces gens de mer disposent des qualifications requises et veiller à ce que leurs contrats de travail et d'engagement soient conformes à la loi et aux conventions collectives applicables. Enfin, ils doivent informer les gens de mer qu'ils ont recrutés ou placés de leurs droits et de leurs obligations en vertu de leurs contrats de travail ou d'engagement.

L'obligation de tenir un registre prévue au paragraphe 1 de l'article 5 n'existe pas dans la LSE.

Contrairement à la convention, la LSE ne prévoit pas d'obligation spécifique pour les services de placement public et privé de vérifier systématiquement les qualifications professionnelles (art. 5, par. 2, let. a). Quant à la conformité des contrats de travail et d'engagement à la législation et aux conventions collectives applicables (art. 5, par. 2, let. b), la LSE a prévu une telle obligation pour la location de services, lorsque l'entreprise locataire de services est soumise à une convention collective avec déclaration d'extension. Pour les services publics, l'article 26, paragraphe 3, lettre a, LSE prévoit qu'ils ne sont pas autorisés à collaborer au placement lorsque l'employeur offre des salaires et des conditions de travail sensiblement inférieurs aux normes usuelles dans la profession et au lieu de travail. Pour les services de placement privés, une disposition analogue fait défaut. Les obligations incombant aux services de recrutement et de placement de s'assurer que les gens de mer sont informés de leurs droits et obligations (art. 5, par. 2, let. c), et que les marins examinent leur contrat et en reçoivent une copie (art. 5, par. 2, let. d), ne trouvent pas leur pendant dans la LSE. Dès lors, une modification de la LSE s'avérerait nécessaire pour répondre aux exigences du paragraphe 2 de l'article 5.

Pour ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article 5, qui porte sur les obligations et responsabilité de l'armateur ou du capitaine, plusieurs dispositions de la LNM correspondent aux lettres a à d du paragraphe 2. En matière d'exigences et de qualifications professionnelles, l'article 62 LNM prévoit celles qui sont nécessaires pour l'engagement de l'équipage d'un navire suisse. La question de la conformité des contrats de travail à la convention collective est résolue par l'existence en Suisse d'un contrat collectif de travail, conclu le 18 novembre 1994 entre l'Association des Armateurs Suisses (AAS) et la Fédération Suisse des Travailleurs du Commerce, des Transports et de l'Alimentation (FCTA), qui est uniformément appliqué sans toutefois avoir fait l'objet, à ce jour, d'une déclaration de force obligatoire. L'information des gens de mer de leurs droits et obligations est prévue à l'article 70 LNM, selon lequel le contrat d'engagement doit indiquer de manière claire et précise les droits et obligations des deux parties. Conformément à l'article 69, 2^e alinéa, LNM, le marin reçoit une copie du contrat d'engagement. L'article 5 ne peut être accepté.

D'après l'article 6, l'autorité compétente doit s'assurer que des mécanismes et procédures appropriés soient mis en place pour enquêter sur les plaintes de gens de mer relatives aux activités des services de recrutement et de placement. Si des plaintes de

gens de mer relatives aux conditions de travail ou de vie à bord des navires sont portées à la connaissance des services de recrutement et de placement, ces derniers doivent en informer l'autorité compétente. Enfin, les gens de mer gardent toujours la possibilité d'informer directement l'autorité compétente de leurs plaintes.

Pour ce qui concerne le premier paragraphe de l'article 6, la LSE connaît des mécanismes d'enquête au sujet des plaintes relatives aux activités des services de recrutement et de placement. Toutefois, contrairement à l'article 6, paragraphe 1, de la convention, la participation des partenaires sociaux n'est pas prévue par la LSE. Une telle participation nécessiterait donc une modification de la LSE. Contrairement au paragraphe 2 de l'article 6, la LSE ne prévoit pas, pour les services de placement privés, que toute plainte doit faire l'objet d'un examen et d'une réponse. Quant aux services de placement publics, ils ont de toute manière l'obligation de transmettre la plainte à l'autorité compétente. Il convient néanmoins de souligner que la LSE a prévu des peines d'amende et d'emprisonnement à l'encontre des placeurs, bailleurs de services ou employeurs qui enfreignent la LSE. L'article 39 LSE dresse la liste des infractions punissables de l'amende ou l'emprisonnement; de plus, les articles 5 et 16 LSE prévoient la possibilité de retirer l'autorisation du placeur ou du bailleur de services.

Le paragraphe 3 ne correspond pas à notre droit dans la mesure où il impose aux services de recrutement et de placement de transmettre les plaintes à l'autorité compétente, obligation qui n'existe pas dans la LSE. Une nouvelle base légale serait donc nécessaire à cet effet. En outre, il n'existe pas, dans la LSE, d'obligation à charge des services de placement privés de transmettre les plaintes relatives aux conditions de travail ou de vie à bord des navires. En effet, cette compétence relève de l'OSNM conformément à l'article 37 ONM.

Le paragraphe 4 protège la faculté qu'ont les marins de porter directement les plaintes à la connaissance des autorités compétentes, soit l'OSNM pour les plaintes relatives aux conditions de travail et de vie, soit l'OFDE ou les cantons pour les plaintes relatives aux activités de placement et de recrutement. Sur ce point, le droit suisse répond aux exigences de la convention.

Il ressort de l'analyse de l'article 6 que ne pouvons pas l'accepter.

L'article 7 stipule que la convention n° 179 révisé la convention (n° 9) de 1920 sur le placement des marins, que la Suisse n'a pas ratifiée. Cet article, ainsi que les articles 8 à 15, qui contiennent les dispositions finales usuelles, n'appellent pas de commentaires particuliers.

322 **Position au regard de la recommandation** (annexe n° 2b)

La recommandation n° 186 n'a aucun caractère juridique contraignant et n'a donc pas besoin d'être ratifiée. Aux termes de cette recommandation, l'autorité compétente devrait prendre les mesures nécessaires pour promouvoir une coopération efficace entre les services de recrutement et de placement, qu'ils soient publics ou privés. Elle devrait prendre en compte, avec la participation des milieux intéressés, des besoins du secteur maritime lorsque les programmes de formation de gens de mer sont mis en place. Elle devrait en outre mettre sur pied un mécanisme permettant aux milieux intéressés d'obtenir des informations pertinentes sur le marché du travail maritime. Pour ce faire, une coopération étroite entre les membres et les

organisations intéressés devrait permettre un échange d'informations aussi vaste que possible sur la situation du marché du travail maritime et sur la législation du travail maritime.

L'autorité compétente devrait faire en sorte que le personnel responsable des services de recrutement et de placement soit convenablement formé et possède une connaissance appropriée du secteur maritime. Elle devrait en outre prescrire des normes de fonctionnement et de contrôle et encourager l'adoption de codes de déontologie pour ces services.

Enfin, l'autorité compétente devrait mettre sur pied des normes de fonctionnement des services de recrutement et de placement. Une certaine coopération internationale entre les Etats membres et les organisations intéressées devrait être encouragée, notamment par le biais d'échanges d'informations.

323 Conclusions

Nous reconnaissons la nécessité d'une convention concernant le recrutement et le placement des gens de mer dans des pays qui offrent un marché du travail maritime d'une certaine importance. Notre flotte ne compte à l'heure actuelle que 21 navires de haute mer sur lesquels travaillent environ 400 personnes. Des modifications substantielles de la LSE (introduction de la gratuité des prestations des services de placement privés, introduction d'un système d'indemnisation en cas de placement défaillant) seraient nécessaires pour combler les lacunes de notre droit par rapport aux exigences de la convention. Ces modifications seraient disproportionnées au regard de l'importance du secteur maritime suisse. Par exemple, l'adaptation des services de l'emploi publics et privés à la convention n° 179 aurait des conséquences financières et en personnel trop importantes par rapport à la demande réelle de services. En outre, les armateurs suisses recrutent leurs gens de mer soit directement soit par le biais de services de placement et de recrutement étrangers. En l'état actuel, les partenaires sociaux ne voient pas d'intérêt à la ratification de cette convention.

Nous renonçons par conséquent à soumettre à votre approbation la ratification de la convention n° 179 concernant le recrutement et le placement des gens de mer.

4 Convention n° 180 concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires (annexe n° 3a)

41 Partie générale

En 1920, la CIT aborda pour la première fois, lors de sa 2^e session (maritime), la question de la réglementation internationale de la durée du travail maritime, mais il ne fut pas possible de parvenir à un accord.

En 1936, la CIT adopta la convention n° 57 sur la durée du travail à bord et les effectifs, premier instrument relatif à la durée du travail maritime et aux effectifs des navires. Cet instrument fixe le principe de la journée de huit heures et prescrit les effectifs minima du personnel pour certains types de navires. La convention n° 57 n'a été ratifiée que par quatre pays et n'est jamais entrée en vigueur. En effet, en réglementant la durée du travail et les effectifs mais en ignorant la question des

salaires, la convention n° 57 ne résolvait pas les disparités existant en matière de coûts.

En 1946, la CIT décida que les dispositions relatives à la durée du travail, aux effectifs et aux salaires devaient faire l'objet d'un instrument nouveau et unique, et adopta la convention n° 76 sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs. La Conférence eut alors d'énormes difficultés à fixer un salaire minimum sur le plan international. La convention n° 76 n'a reçu qu'une ratification et n'est pas non plus entrée en vigueur.

En 1949, la Conférence adopta un nouvel instrument, la convention n° 93 sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée). Cette convention modifie la disposition de la convention n° 76 qui interdit la pratique continue des heures supplémentaires et qui prévoit que les heures supplémentaires doivent être évitées dans la mesure du possible. La convention n° 93 fut à nouveau révisée en 1958 par la 41^e session (maritime) de la CIT, qui adopta la convention n° 109 sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée).

En 1991, la Commission paritaire maritime a proposé la révision de la convention n° 109, afin de l'adapter aux pratiques modernes de travail, et de définir les règles à observer pour déterminer les effectifs des navires en fonction de la sécurité. Le 22 octobre 1996, la 84^e session de la CIT a adopté la convention n° 180 concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires.

La Suisse n'a ratifié aucune des conventions précitées (n°s 1, 57, 76, 93 et 109).

42 Partie spéciale

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

La convention n° 180 comporte 24 articles dont 15 sont des dispositions de fond. Elle est divisée en six parties: la *partie I* (art. 1 et 2) est consacrée aux champ d'application et définition; la *partie II* (art. 3 à 10) traite de la durée du travail et du repos des gens de mer; la *partie III* qui regroupe les art. 11 et 12 détermine les effectifs des navires; la *partie IV* (art. 13) fixe les responsabilités de l'armateur et du capitaine; la *partie V* (art. 14 et 15) concerne les questions d'application de la convention et la *partie VI* (art. 16 à 24) contient les dispositions finales habituelles qu'il n'est pas nécessaire de commenter.

La convention (n° 180) est destinée à porter révision de plusieurs anciennes conventions maritimes de l'OIT que notre pays n'a pas ratifiées à ce jour. Pour déterminer si la Suisse satisfait aux exigences de la convention, il convient d'en analyser les dispositions au regard de notre législation et de notre pratique en la matière, à savoir la loi fédérale sur la navigation maritime (LNM; RS 747.30) et son ordonnance d'exécution (ONM; RS 747.301), la loi fédérale sur le travail (LTr; RS 822.11), le code des obligations (RS 220), ainsi que le contrat collectif de travail du 18 novembre 1994 conclu entre l'Association des Armateurs Suisses (AAS) et la Fédération Suisse des Travailleurs du Commerce, des Transports et de l'Alimentation (FCTA).

Aux termes de l'*article 1^{er}*, la convention s'applique aux navires de mer valablement immatriculés et normalement affectés aux opérations maritimes commerciales y compris, le cas échéant, la pêche maritime commerciale. En cas de doute sur la question de savoir si un navire doit être considéré comme un navire de mer, ou

comme un navire affecté à des opérations maritimes commerciales ou à la pêche maritime commerciale, la question sera réglée par l'autorité compétente après consultation des organisations d'armateurs, de marins et de pêcheurs intéressés. Il est enfin prévu que la convention ne s'applique pas aux bateaux en bois de construction traditionnelle, tels que les boutres (dhows) ou les jonques.

La LNM est compatible avec les quatre paragraphes de l'article 1^{er}: les navires tels qu'ils sont définis par les articles 17 et 30 de la LNM englobent tous les types de navires cités à l'article 1^{er}. Nous pouvons donc accepter cet article.

Parmi les définitions importantes de l'article 2, l'expression «durée du travail» désigne le temps durant lequel le marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire, et l'expression «heures de repos» désigne le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail, cette expression n'incluant pas les interruptions de courte durée. Les autres définitions sont identiques à celles figurant dans les deux conventions précédentes, et que nous avons déjà analysées.

En matière de durée du travail et du repos, il n'est pas possible de se référer aux définitions figurant dans la LTr, puisque celle-ci exclut expressément de son champ d'application tant la pêche que les entreprises soumises à la législation fédérale sur la navigation maritime (art 2, 1^{er} al., let. c et f, LTr).

L'article 63, 2^e alinéa, LNM prévoit que le Conseil fédéral édicte les dispositions relatives à la durée du travail, aux vacances et aux jours fériés. L'ONM règle en effet la durée du travail à bord, mais ne définit pas la notion de durée du travail et du repos. Le code des obligations stipule quant à lui que le nombre d'heures de travail est prévu dans le contrat, l'usage, un contrat-type de travail ou une convention collective (art. 321c CO). Le secteur maritime dispose d'un contrat collectif de travail du 18 novembre 1994 conclu entre l'AAS et la FCTA. Ce contrat collectif n'a pas de force obligatoire, mais dans la pratique il est appliqué uniformément par tous les armateurs suisses. L'article 4 de ce contrat collectif, qui concerne la durée du travail à bord, ne contient aucune définition de la durée du travail et du repos des gens de mer. Dans le droit positif suisse, il n'existe donc pas de définition de la durée du travail et du repos applicable au secteur maritime. Cependant, la pratique dans le secteur maritime correspond aux définitions de la durée du travail et du repos de l'article 2, et nous pouvons accepter cet article.

D'après les articles 3 et 4, chaque Etat qui ratifie la convention reconnaît que la norme de durée du travail pour les gens de mer est de huit heures par jour avec un jour de repos par semaine, auquel il faut ajouter le repos correspondant aux jours fériés; de plus rien n'empêche un Etat membre d'adopter des dispositions permettant l'adoption de conventions collectives qui fixent des horaires normaux de travail pour les gens de mer qui soient plus favorables que la norme précitée.

L'article 63 LNM prévoit que la législation suisse sur le travail et les assurances sociales s'applique à l'équipage à bord des navires suisses, à moins que des exceptions ou dérogations ne soient prévues par la loi, par des conventions internationales ou par une ordonnance du Conseil fédéral. Conformément au 2^e alinéa de l'article 63 LNM, le Conseil fédéral édicte des dispositions, notamment dans les domaines suivants: âge minimum des membres de l'équipage et durée du travail, des vacances et des jours fériés.

D'après l'article 23 ONM, la durée normale du travail des officiers et des marins du service de pont, du service des machines et du service radiotélégraphique qui sont de quart est de huit heures par jour en mer ainsi que les jours de départ et d'arrivée,

dimanches et jours fériés compris. Les journées de travail accomplies en mer le dimanche ou les jours fériés légaux doivent être compensées par autant de journées de congé dans un port, ou indemnisées. Une dérogation à l'article 23 ONM est prévue dans le contrat collectif de travail du 18 novembre 1994, selon lequel les journées de travail entières accomplies en mer le samedi sont compensées par un demi jour de congé dans un port ou par une indemnité équivalente (art. 4, 1^{er} al., let. a).

D'après l'article 24 ONM, la durée normale du travail des officiers et des marins du service de pont et des machines qui ne sont pas de quart est, en mer ainsi que les jours de départ et d'arrivée, de huit heures par jour du lundi au vendredi, de six heures le samedi et de deux heures le dimanche et les jours fériés légaux (1^{er} al.). Les dimanches et les jours fériés légaux passés en mer ne donnent droit à aucun congé de compensation et à aucune indemnité (2^e al.). En dérogation à l'article 24 ONM, l'article 4, 1^{er} alinéa, lettre b, du contrat collectif de travail prévoit des conditions plus favorables les samedis, en établissant à quatre heures la durée normale du travail pour les marins qui ne sont pas de quart.

Enfin, d'après l'article 25 ONM, la durée normale du travail des marins des services généraux est de neuf heures par jour tant les jours ouvrables que le dimanche et les jours fériés, que le navire soit en mer, au port ou en rade. Toutefois, le dimanche et les jours fériés légaux, le travail nécessaire doit, en règle générale, être limité au service et à l'alimentation de l'équipage et des passagers éventuels (1^{er} al.). Pour le travail fourni les dimanches, le marin des services généraux a droit au moins à deux journées de congé par mois. Il a, en outre, droit à un jour de congé pour le travail fourni chaque jour férié légal (2^e al.). En dérogation à l'article 25 ONM, l'article 4, 1^{er} alinéa, lettre c, du contrat collectif de travail prévoit une durée de travail plus courte: elle est de huit heures par jour pour les marins des services généraux, tant les jours ouvrables que le dimanche et les jours fériés. Le contrat collectif prévoit également que les marins des services généraux ont droit à un jour de congé pour chaque dimanche de travail, et à un demi jour de congé ou à une indemnité équivalente pour chaque samedi de travail.

L'article 4 de la convention, qui prévoit pour les gens de mer un repos d'un jour par semaine plus le repos correspondant aux jours fériés, ne trouve pas, pour les marins qui ne sont pas de quart, son pendant dans la législation sur la navigation maritime et le contrat collectif de travail. Ce dernier n'a en effet prévu aucune dérogation à l'article 24, 2^e alinéa, ONM, selon lequel les marins qui ne sont pas de quart n'ont droit à aucun congé de compensation et à aucune indemnité pour les dimanches et les jours fériés passés en mer.

Le contrat collectif de travail conclu entre l'AAS et la FCTA a été renouvelé le 31 décembre 1997 pour une période de quatre années. Les dispositions relatives à la durée du travail n'ont subi aucun changement. Bien que le Conseil fédéral soit habilité à modifier l'ONM pour la rendre compatible avec les articles 3 et 4 de la convention, il ne saurait envisager, en l'absence d'intérêts prépondérants, d'aller à l'encontre de la volonté des partenaires sociaux telle qu'exprimée dans le contrat collectif de travail. Le Conseil fédéral est d'autant moins enclin à utiliser sa compétence de modifier l'ONM que la convention n° 180 ne représente pas une codification des usages internationaux en vigueur dans la navigation maritime. Du reste, elle n'a été ratifiée à ce jour par aucun Etat maritime important. Nous ne pouvons donc pas accepter les articles 3 et 4.

D'après l'article 5, les limites des heures de travail ou de repos doivent être établies comme suit :

- a. le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser quatorze heures par période de 24 heures et 72 heures par période de sept jours; ou
- b. le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à dix heures par période de 24 heures ou à 77 heures par période de sept jours.

Les heures de repos ne peuvent être divisées en plus de deux périodes, dont l'une doit durer au moins six heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser quatorze heures. Les situations particulières telles que les appels, exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de façon à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos.

Tout Etat membre garde la possibilité d'adopter une législation nationale permettant à l'autorité compétente d'approuver des conventions collectives prévoyant des dérogations aux limites fixées. Ces dérogations doivent, dans la mesure du possible, être conformes aux normes fixées, mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congés compensatoires aux marins.

D'après l'article 30, 2^e alinéa, ONM, le travail supplémentaire doit être évité dans toute la mesure du possible et ne doit, en règle générale, pas dépasser quatre heures par jour. Chaque marin doit disposer de huit heures ininterrompues de repos dans les limites de chaque période de 24 heures. Cette disposition est dès lors compatible avec l'article 5, paragraphes 1 à 6, de la convention.

Par contre, l'obligation contenue aux paragraphes 7 et 8 de l'article 5, qui impose à chaque Etat membre d'exiger que soit affiché à un endroit facilement accessible un tableau précisant l'organisation du travail à bord, ne figure pas dans l'ONM. Par conséquent, l'article 5 ne correspond pas entièrement à notre droit et ne peut être accepté.

L'article 6 stipule qu'aucun marin âgé de moins de 18 ans ne doit travailler la nuit, sauf pour des raisons de formation. L'article 28 ONM prévoit que seules les personnes de moins de 16 ans ne peuvent être affectées au travail de nuit. Le contrat collectif de travail ne contient aucune disposition relative à l'âge minimum pour le travail de nuit. L'article 6 ne peut être accepté.

D'après l'article 7, le capitaine garde la possibilité d'exiger d'un marin les heures de travail nécessaires à la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison, ou en vue de porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer. Dans de telles circonstances, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger du marin qu'il accomplisse les heures de travail supplémentaires nécessaires. Dès que la situation normale est rétablie, le capitaine doit veiller à ce que le marin qui a effectué un tel travail supplémentaire, alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal, puisse bénéficier d'une période de repos adéquate.

L'article 30, 1^{er} alinéa, ONM stipule que le capitaine peut prolonger la durée du travail lorsque l'intérêt du navire, de la cargaison ou des personnes se trouvant à bord l'exige. Cette disposition correspond aux deux premiers paragraphes de l'article 7. L'article 31 ONM prévoit que le travail fourni en dehors de la durée normale du travail est réputé travail supplémentaire et donne droit à indemnité. Il n'est pas compatible avec le paragraphe 3 de l'article 7 de la convention. En effet, l'article 7, paragraphe 3, prévoit la compensation du travail supplémentaire par des heures de repos, tandis que la compensation prévue par l'article 31 ONM et l'article

5 du contrat collectif prend la forme d'une indemnité pécuniaire. L'article 7 de la convention ne peut pas être accepté.

Conformément à l'article 8, tout Etat membre doit prendre les mesures nécessaires afin que des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des marins soient tenus pour veiller au respect des heures de travail fixées dans la convention. L'autorité compétente établit les modalités de la tenue de ces registres à bord.

Conformément à l'article 58, 1^{er} alinéa, LNM, le capitaine est responsable de la tenue du livre de bord. Ce livre ne fait pas état des heures de travail effectuées par les gens de mer. Dans la pratique, chaque marin comptabilise sur un formulaire prévu à cet effet les heures de travail et les heures supplémentaires qu'il effectue. Ce formulaire est contrôlé et signé par le capitaine. Il est ensuite transmis à l'armateur qui versera le montant dû au titre des heures supplémentaires. Il existe donc un mécanisme de comptabilisation des heures de travail à bord des navires suisses, destiné à permettre le paiement des heures supplémentaires. Néanmoins, ce n'est pas l'autorité compétente – en l'espèce l'OSNM – qui en fixe les modalités, contrairement à ce qui est prévu à l'article 8, paragraphe 2, de la convention. Ce système horaire, accepté par les partenaires sociaux, a fait la preuve de son efficacité. Toutefois, nous devons souligner que le système prévu par l'article 8 présenterait l'avantage de conférer à l'OSNM la possibilité de contrôler de manière systématique et effective si les dispositions de l'ONM relatives aux heures de travail sont respectées. L'introduction d'un tel système nécessiterait une modification de l'ONM. En l'état, nous ne pouvons pas accepter l'article 8.

L'article 9 stipule que l'autorité compétente doit contrôler et viser, à des intervalles appropriés, les registres dont il est question à l'article 8 afin de s'assurer que les dispositions relatives aux heures de travail et de repos soient respectées.

Dans notre commentaire ad article 8, nous avons décrit le système de contrôle des heures de travail qui existe à bord des navires suisses. Les listes tenues par les gens de mer ne sont pas contrôlées par l'OSNM. Elles sont destinées au paiement, par l'armateur, des heures supplémentaires. Pour les mêmes raisons que celles exposées ad article 8, l'acceptation de l'article 9 nécessiterait une modification de l'ONM. Nous ne pouvons donc pas accepter l'article 9.

D'après l'article 10, s'il résulte des registres ou d'autres faits établis que les dispositions relatives aux heures de travail et de repos ne sont pas respectées, l'autorité compétente doit s'assurer que des mesures soient prises et, s'il y a lieu, veiller à une révision des effectifs du navire afin d'éviter de nouvelles infractions.

Conformément à l'article 12, 1^{er} alinéa, ONM, l'effectif de l'équipage d'un navire suisse doit, par son nombre et par ses qualifications, être suffisant pour que la sécurité du navire et de la navigation soient assurées, que les prescriptions sur la durée du travail soient respectées, et que tout surmenage de l'équipage par des heures de travail supplémentaires puisse être évité dans la mesure du possible. De plus, c'est l'OSNM qui décide de l'effectif minimum de l'équipage de chaque navire suisse (art. 12, 2^e al.), ONM. Dans les faits, les effectifs des navires suisses sont supérieurs aux effectifs minima prévus par l'OSNM pour chaque navire. Le système suisse est donc davantage fondé sur un mécanisme à effet préventif de fixation préalable d'un effectif minimum, que sur la possibilité de revoir à posteriori l'effectif du navire, lorsqu'il a été établi que cet effectif est insuffisant. L'objet et le but de l'article 12 ONM correspondent à l'article 10 de la convention, qui peut être accepté.

D'après l'article 11, tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité afin de garantir sa sécurité. Il appartient à l'autorité compétente d'approuver ou de réviser les effectifs d'un navire. L'article 12, 1^{er} alinéa, ONM, conformément auquel le nombre et les qualifications de l'équipage d'un navire doivent être suffisants, est compatible avec l'article 11 de la convention. L'article 12, 2^e alinéa, ONM prévoit en outre que l'OSNM décide de l'effectif minimum de l'équipage. L'article 11 de la convention peut être accepté.

L'article 12 stipule qu'aucune personne âgée de moins de 16 ans ne doit travailler à bord d'un navire. D'après l'article 16, 2^e alinéa, ONM, les personnes de moins de 15 ans ne peuvent être employées à bord d'un navire suisse. Cette disposition n'est dès lors pas compatible avec la limite d'âge de 16 ans fixée à l'article 12 de la convention, qui ne peut être accepté.

Notre pays a toutefois ratifié la convention n° 58 sur l'âge minimum des gens de mer, instrument qui fixe l'âge minimum d'accès à l'emploi à 15 ans (FF 1959 II 1101); l'article 16, 2^e alinéa, ONM fixe la même limite que la convention n° 58.

Aux termes de l'article 13, l'armateur doit s'assurer que le capitaine du navire dispose des ressources nécessaires et d'effectifs suffisants. En outre, le capitaine doit veiller au respect des règles en matière d'heures de travail et de repos.

L'article 45, 2^e alinéa, LNM, prévoit que l'armateur arme, équipe et approvisionne le navire, et nomme et révoque le capitaine. Conformément à l'article 47 LNM, l'armateur est responsable de la sécurité du navire et il lui incombe de respecter les règles relatives à l'armement, à la composition de l'équipage et à la sécurité des navires, ainsi qu'à la sauvegarde de la vie humaine. Ces deux dispositions remplissent les exigences de la première phrase de l'article 13 de la convention.

La deuxième phrase de cet article, qui a trait aux responsabilités du capitaine, concorde avec l'article 53, 1^{er} alinéa, LNM. Cette disposition prévoit que le capitaine est responsable de la sauvegarde des intérêts du propriétaire du navire, de l'armateur, de l'équipage, des passagers ainsi que des ayants droit à la cargaison. La sauvegarde des intérêts de l'équipage est une obligation générale qui doit être entendue comme comprenant le respect des conditions prévues en matière d'heures de travail et de repos. Nous pouvons accepter l'article 13.

D'après l'article 14, tout Etat membre qui ratifie la convention s'engage à en appliquer les dispositions par voie de législation nationale à moins qu'il ne leur soit donné effet par voie de conventions collectives, de sentences arbitrales ou de décisions judiciaires.

En Suisse, les dispositions de la convention qui ne sont pas directement applicables devraient être intégrées dans la législation sur la navigation maritime ou dans le contrat collectif de travail qui existe pour le secteur maritime. Le contrat collectif de travail en vigueur, conclu le 18 novembre 1994 entre l'AAS et la FCTA, n'a pas de force obligatoire, mais tous les armateurs suisses sont membres de l'AAS et dans la pratique, il est appliqué uniformément. Ce contrat collectif, qui est arrivé à échéance le 31 décembre 1997, a été renouvelé pour quatre années, jusqu'au 31 décembre 2001, et n'a pas subi de modification sur les questions couvertes par la convention n° 180.

Enfin, conformément à l'article 15, tout Etat membre doit prendre les mesures nécessaires visant à garantir l'application effective de la convention (let. a), disposer de services d'inspection pour contrôler l'application des mesures prises en application

de la convention (let. b), et établir des procédures pour instruire d'éventuelles plaintes des gens de mer (let. c).

On a vu qu'en matière d'heures de travail des gens de mer, d'âge minimum des gens de mer et d'âge minimum pour le travail de nuit, l'ONM et le contrat collectif de travail du 18 novembre 1994 ne remplissent pas toutes les exigences de la convention.

S'agissant des sanctions et mesures correctrices prévues à la lettre a de l'article 15 en cas de violation des dispositions de la convention n° 180, la LNM ne prévoit que l'amende. Au cas où l'amende ne suffirait pas à satisfaire l'exigence de la convention de mettre en place un système de sanctions et de mesures correctrices appropriées, une modification de la LNM serait nécessaire pour permettre l'adoption de mesures plus sévères.

S'agissant de la lettre b de l'article 15, l'OSNM dispose d'un droit d'inspection (art. 9, 3^e al., LNM). La convention demande la mise en place d'un système d'inspection plus contraignant et régulier qui va au-delà du droit d'inspection pratiqué par l'OSNM. L'introduction d'un tel système impliquerait une adaptation de l'OSNM. De plus, l'état actuel des finances fédérales ne nous permet pas d'allouer à l'OSNM des ressources financières supplémentaires dans ce but.

Quant à la lettre c de l'article 15, l'article 37 ONM, qui prévoit un droit de plainte du marin, paraît suffisant pour donner effet à cette disposition.

Compte tenu de ce qui précède, nous ne pouvons pas accepter l'article 15.

Quant aux dispositions finales habituelles, il n'est pas nécessaire de les commenter ici, à l'exception de l'article 16. Celui-ci stipule que la convention n° 180 révisé la convention n° 109 de 1958 sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, la convention n° 93 de 1949 sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, la convention n° 76 de 1946 sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, et la convention n° 57 de 1936 sur la durée du travail à bord et les effectifs. Comme nous l'avons déjà indiqué dans la *Partie générale* (ch. 41), la Suisse n'est partie à aucune des quatre conventions (nos 57, 76, 93 et 109) que révisé la convention n° 180.

422 **Position au regard de la recommandation** (annexe n° 3b)

La *recommandation n° 187* concernant les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires n'a aucun caractère juridique contraignant et la question d'une éventuelle ratification ne se pose donc pas. Elle prévoit que la durée normale du travail des gens de mer au large et au port ne devrait pas être supérieure à huit heures par jour. Pour le calcul des heures supplémentaires, la durée normale du travail par semaine couverte par le salaire ou la solde de base devrait être fixée par la législation nationale pour autant qu'elle ne soit pas fixée par des conventions collectives. Elle ne devrait toutefois pas être supérieure à 48 heures par semaine. Le taux de compensation pour les heures supplémentaires devrait être de l'ordre d'au moins 25 pour cent par rapport au taux horaire du salaire ou de la solde de base. Enfin, le capitaine ou toutes personnes désignées par lui devraient tenir des registres de toutes les heures supplémentaires effectuées.

Pour les gens de mer dont le salaire est intégralement ou partiellement forfaitaire, les conventions collectives, les contrats d'engagement, les contrats de travail ainsi que la lettre d'engagement devraient spécifier clairement le montant de la rémunération payable au marin, le nombre d'heures de travail censées être effectuées par lui pour cette rémunération ainsi que toutes les allocations supplémentaires qui pourraient lui être dues en plus du salaire forfaitaire.

La législation nationale ou les conventions collectives devraient prévoir que les heures supplémentaires ou le travail effectué les jours de repos hebdomadaire ou les jours fériés devraient être compensés par une période au moins équivalente d'exemption de service ou par un congé supplémentaire en lieu et place d'une rémunération.

Il devrait être stipulé dans la législation nationale que pour un travail égal, le salaire devrait être égal, et que le contrat d'engagement spécifiant le montant ou le taux des salaires devrait être disponible à bord. Cette loi devrait également prévoir des sanctions suffisantes ou d'autres mesures appropriées à imposer à tout armateur qui retarderait indûment ou n'effectuerait pas le paiement de toute rémunération due. La recommandation prévoit ensuite un certain nombre de règles relatives aux modalités de paiement du salaire ainsi qu'aux retenues de salaire. Enfin, tout Etat membre devrait instituer des procédures pour instruire les plaintes relatives à toute question couverte par cette recommandation.

Tout Etat membre devrait établir des procédures de fixation des salaires minima pour les gens de mer. A ce titre, l'autorité compétente devrait disposer d'un système de contrôle et de sanctions pour s'assurer que les salaires versés ne soient pas inférieurs aux taux établis. S'agissant du montant du salaire ou de la solde de base mensuelle minimum des matelots qualifiés, le salaire pour un mois civil de service ne devrait pas être inférieur au montant établi périodiquement par la Commission paritaire maritime ou par un autre organe autorisé à le faire par le Conseil d'administration du BIT.

423 Conclusions

Le respect des articles 3 et 4 de la convention (durée du travail et du repos des gens de mer), de l'article 5, paragraphes 7 et 8 (introduction d'un tableau d'organisation du travail à bord), de l'article 6 (interdiction du travail de nuit pour les marins en dessous de 18 ans, de l'article 7 (compensation du travail supplémentaire par du repos), des articles 8 et 9 (contrôles réguliers par l'OSNM de la comptabilisation des heures de travail), de l'article 12 (âge minimum des marins à bord), et de l'article 15, lettre b (système d'inspection nécessiteraient autant de modifications de l'ONM. L'introduction de sanctions plus sévères (art. 15, let. a) pourrait exiger une adaptation de la LNM.

Le Conseil fédéral n'entend pas modifier l'ONM, car les partenaires sociaux n'ont pas manifesté de volonté de changer le système établi dans le contrat collectif de travail, et il n'y a pas d'intérêt prépondérant à introduire dans le domaine maritime des dispositions aussi contraignantes en matière de durée du travail et d'effectifs. Le contrat collectif de travail est un instrument efficace qui peut être adapté à tout moment par les partenaires sociaux s'ils l'estiment nécessaire. En outre, la convention va au-delà des usages internationaux en vigueur dans la navigation maritime. Enfin,

la ratification par la Suisse de cette convention nécessiterait la mise à disposition de moyens financiers trop importants compte tenu de l'état des finances fédérales.

Nous renonçons donc à vous soumettre pour approbation la convention n° 180 sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires.

5 Protocole de 1996 relatif à la convention (n° 147) de 1976 sur la marine marchande (normes minima) (annexes n°s 4a et 4b)

51 Partie générale

La convention n° 147 sur la marine marchande exige des Etats membres qu'ils appliquent à l'équipage des navires immatriculés sur leur territoire les normes minima en matière de santé, de sécurité et de conditions de travail ou de vie prescrites notamment par les conventions internationales du travail énumérées en annexe à la convention. Elle a en outre pour but d'empêcher, par le biais de fréquents contrôles, que les navires à bord desquels les conditions de travail et de vie des gens de mer laissent à désirer ne puissent prendre la mer. Elle vise avant tout les navires des Etats qui accordent leur pavillon à des bateaux d'armateurs étrangers et qui, le plus souvent, n'exercent aucun contrôle direct sur leur flotte (pavillons de complaisance. Néanmoins, elle couvre également les navires des autres Etats à bord desquels prévalent des conditions inférieures aux normes.

Lorsque nous vous avons soumis la convention (n° 147) sur la marine marchande en 1977 (FF 1977 III 691), la Suisse ne pouvait pas, dans l'état de sa législation, souscrire à l'article 2, lettre a, de la convention qui en constitue la disposition-clé. Suivant notre proposition, vous avez renoncé à approuver cette convention. Dans notre rapport, nous avons toutefois précisé que cette renonciation à l'approbation de la convention n° 147 ne signifiait nullement que la Suisse se désintéressait des questions réglées dans cet instrument. Au contraire, notre pays s'efforce de marcher de pair avec les nations maritimes dans la mesure où sa situation particulière et ses moyens le lui permettent (absence de port de mer et flotte modeste).

D'après l'article 2, lettre a, de la convention n° 147, tout Etat qui ratifie la convention s'engage à édicter une législation sur la sécurité à bord des navires, la sécurité sociale et les conditions de travail et de vie en mer. Dans l'ensemble, les dispositions de cette législation doivent équivaloir aux conventions mentionnées en annexe à la convention n° 147. Cette annexe contient trois conventions que la Suisse a ratifiées, à savoir la convention (n° 58) sur l'âge minimum (travail maritime) (FF 1959 II 1101), la convention (n° 23) sur le rapatriement des marins (FF 1959 II 1101), et la convention (n° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical (FF 1974 I 1577). La Suisse n'a pas ratifié les autres conventions figurant en annexe à la convention n° 147, à savoir notamment la convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, la convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, la convention (n° 134) sur la prévention des accidents, la convention (n° 92) sur le logement des équipages, la convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, la convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins et la convention (n° 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective. Pour ce qui concerne les conventions maritimes, notre législation sur la navigation maritime renferme des dispositions dans l'ensemble équiva-

lentes à celles contenues dans ces conventions; il n'en demeure pas moins que certaines divergences subsistent entre ces instruments et notre droit.

Depuis 1977, la législation sur la navigation maritime n'a pas été modifiée dans les domaines couverts par la convention n° 147. Ainsi, les raisons qui vous ont conduit en 1977 à ne pas ratifier la convention n° 147 n'ont pas changé.

52 Partie spéciale

521 Explication des dispositions et position de la Suisse au regard du protocole

L'article 1^{er} du protocole de 1996 relatif à la convention (n° 147) sur la marine marchande stipule que tout Etat qui ratifie le protocole étend la liste des conventions figurant en annexe à la convention principale n° 147 pour y inclure la convention (n° 133 sur le logement des équipages et la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires. Le cas échéant, tout Etat peut également étendre la liste des conventions figurant en annexe à la convention n° 147 pour y inclure la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, la convention (n° 135) concernant les représentants des travailleurs, la convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer) et la convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée).

D'après l'article 2 du protocole, un Etat peut ratifier le protocole en même temps qu'il ratifie la convention principale n° 147 ou à tout moment après la ratification de celle-ci. Ainsi, un Etat ne peut devenir Partie au protocole que s'il ratifie la convention n° 147 et il ne peut dès lors pas être Partie au protocole uniquement. Les autres clauses finales n'appellent pas de commentaires particuliers.

522 Conclusions

En 1977, pour les raisons décrites sous chiffre 51, notre pays n'a pas ratifié la convention (n° 147) sur la marine marchande. Les motifs invoqués à l'époque à l'appui d'une telle conclusion n'ont pas changé depuis lors. La position des partenaires sociaux est demeurée inchangée sur ce point. Dans la mesure où la Suisse n'entend pas ratifier la convention (n° 147) sur la marine marchande, la ratification du protocole de 1996 relatif à la convention n° 147 ne peut pas entrer en ligne de compte conformément à l'article 2 du protocole. En outre, il convient de préciser que la Suisse n'a ratifié aucune des conventions figurant en annexe au protocole.

Par conséquent, nous ne soumettons pas à votre approbation la ratification du protocole de 1996 relatif à la convention (n° 147) sur la marine marchande.

Convention n° 178 concernant l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer

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 8 octobre 1996, en sa quatre-vingt-quatrième session;

Notant les changements survenus dans la nature du secteur maritime et les changements qui en résultent pour les conditions de travail et de vie des gens de mer depuis que la recommandation sur l'inspection du travail (gens de mer), 1926, a été adoptée;

Rappelant les dispositions de la convention et de la recommandation sur l'inspection du travail, 1947; de la recommandation sur l'inspection du travail (mines et transports), 1947, et de la convention sur la marine marchande (normes minima), 1976;

Rappelant l'entrée en vigueur, le 16 novembre 1994, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la révision de la recommandation sur l'inspection du travail (gens de mer), 1926, question qui constitue le premier point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale s'appliquant seulement à l'Etat du pavillon,

adopte, ce vingt-deuxième jour d'octobre mil neuf cent quatre-vingt-seize, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996.

Partie I. Champ d'application et définitions

Art. 1

1. Sous réserve des dispositions contraires figurant dans le présent article, la présente convention s'applique à tout navire de mer immatriculé dans le territoire d'un Membre pour lequel la convention est en vigueur, de propriété publique ou privée, affecté, à des fins commerciales, au transport de marchandises ou de passagers ou utilisé à d'autres fins commerciales. Aux fins de la convention, un navire qui est immatriculé dans le territoire de deux Membres est considéré comme étant immatriculé dans le territoire de celui dont il bat le pavillon.

2. La législation nationale déterminera quels navires seront réputés navires de mer aux fins de la présente convention.

3. La présente convention s'applique aux remorqueurs de mer.

4. La présente convention ne s'applique pas aux navires d'une jauge brute inférieure à 500 ni aux navires tels que les plates-formes de forage et d'exploitation quand ils ne sont pas utilisés pour la navigation. Il incombera à l'autorité centrale de coordination de décider, en consultation avec les organisations les plus représentatives des armateurs et des gens de mer, quels sont les navires visés par le présent alinéa.

5. Pour autant que l'autorité centrale de coordination le juge réalisable, après consultation des organisations représentatives des armateurs à la pêche et des pêcheurs, les dispositions de la convention s'appliqueront aux bateaux de pêche maritime commerciale.

6. En cas de doute sur la question de savoir si un navire doit être considéré comme affecté à l'exploitation maritime commerciale ou à la pêche maritime commerciale aux fins de la convention, la question sera réglée par l'autorité centrale de coordination, après consultation des organisations d'armateurs, de gens de mer et de pêcheurs intéressés.

7. Aux fins de la convention:

- a) l'expression «autorité centrale de coordination» désigne les ministres, les services gouvernementaux ou toutes autres autorités publiques habilitées à édicter des arrêtés, règlements ou autres instructions ayant force obligatoire pour l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer, concernant tout navire immatriculé dans le territoire du Membre, et à en surveiller l'application;
- b) le terme «inspecteur» désigne tout fonctionnaire ou autre agent public chargé d'inspecter tout aspect des conditions de travail et de vie des gens de mer, ainsi que toute autre personne munie de titres justificatifs appropriés qui procède à de telles inspections pour le compte d'une institution ou d'une organisation autorisée par l'autorité centrale de coordination, conformément aux dispositions de l'article 2, paragraphe 3;
- c) l'expression «dispositions légales» couvre, outre la législation nationale, les sentences arbitrales et les conventions collectives ayant force obligatoire;
- d) l'expression «gens de mer» désigne les personnes employées, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire de mer auquel la convention s'applique. En cas de doute sur les catégories de personnes devant, aux fins de la présente convention, être considérées comme des gens de mer, la question sera réglée par l'autorité centrale de coordination après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés;
- e) l'expression «conditions de travail et de vie des gens de mer» désigne les conditions telles que celles concernant les normes d'entretien et de propreté des lieux de vie et de travail à bord, l'âge minimum, les contrats d'engagement, l'alimentation et le service de table, le logement de l'équipage, le recrutement, les effectifs, les qualifications, la durée du travail, les examens médicaux, la prévention des accidents du travail, les soins médicaux, les prestations de maladie et d'accident, le bien-être et les questions connexes, le rapatriement, les conditions et modalités d'emploi soumis à la législation nationale, et la liberté syndicale telle qu'elle est définie dans la convention sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948, de l'Organisation internationale du Travail.

Partie II. Organisation de l'inspection

Art. 2

1. Tout Membre auquel s'applique la convention devra assurer un système d'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer.

2. L'autorité centrale de coordination devra coordonner les inspections entièrement ou partiellement consacrées aux conditions de travail et de vie des gens de mer, et établir des principes à respecter.

3. L'autorité centrale de coordination assumera dans tous les cas la responsabilité de l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer. Elle pourra autoriser des institutions publiques ou d'autres organisations dont elle reconnaît la compétence et l'indépendance à procéder, en son nom, à une telle inspection. Elle devra tenir à jour et mettre à disposition du public une liste de ces institutions ou organisations.

Art. 3

1. Chaque Membre veillera à ce que tous les navires immatriculés sur son territoire soient inspectés à des intervalles n'excédant pas trois ans et, lorsque cela est réalisable, chaque année, afin de vérifier que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord sont conformes à la législation nationale.

2. Si un Membre reçoit une plainte ou acquiert la preuve qu'un navire immatriculé sur son territoire ne se conforme pas à la législation nationale concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer, le Membre devra prendre des mesures pour procéder à l'inspection du navire dès que cela est réalisable.

3. Dans les cas de changements significatifs apportés à la construction ou aux aménagements du navire, il sera procédé à son inspection dans les trois mois qui suivent ces changements.

Art. 4

Tout Membre devra désigner des inspecteurs qualifiés pour exercer les fonctions dont ils sont chargés et prendre les mesures nécessaires pour s'assurer qu'ils sont en nombre suffisant pour répondre aux exigences de la présente convention.

Art. 5

1. Le statut et les conditions de service des inspecteurs devront les rendre indépendants de tout changement de gouvernement et de toute influence extérieure indue.

2. Les inspecteurs, munis de pièces justificatives de leurs fonctions, seront autorisés:

- a) à monter à bord des navires immatriculés dans le territoire du Membre et à pénétrer dans les locaux à des fins d'inspection;
- b) à procéder à tous examens, contrôles ou enquêtes qu'ils jugent nécessaires pour s'assurer que les dispositions légales sont strictement respectées;
- c) à exiger qu'il soit remédié aux carences;
- d) à interdire, sous réserve de tout droit de recours devant l'autorité administrative ou l'autorité judiciaire, à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les dispositions nécessaires aient été prises, lorsqu'ils ont des raisons de croire qu'une carence constitue un danger significatif pour la santé et la sécurité des gens de mer, le navire ne devant pas être indûment retenu ou retardé.

Art. 6

1. Lorsqu'il sera procédé à une inspection ou lorsque des mesures seront prises conformément aux dispositions de la présente convention, tous les efforts raisonnables devront être déployés pour éviter que le navire ne soit indûment retenu ou retardé.
2. L'armateur ou l'exploitant du navire pourra prétendre à une compensation pour tout préjudice ou perte qui résulterait d'une telle immobilisation ou d'un tel retard indu, la charge de la preuve lui incombant.

Partie III. Sanctions

Art. 7

1. Des sanctions appropriées pour violation des dispositions légales dont l'application incombe aux inspecteurs et pour obstruction faite aux inspecteurs dans l'exercice de leurs fonctions devront être prévues par la législation nationale et effectivement appliquées.
2. Les inspecteurs auront la faculté de donner des avertissements et des conseils au lieu d'intenter ou de recommander des poursuites.

Partie IV. Rapports

Art. 8

1. L'autorité centrale de coordination tiendra des registres des inspections des conditions de travail et de vie des gens de mer.
2. Elle publiera un rapport annuel sur les activités d'inspection, y compris une liste des institutions et organisations autorisées à procéder à des inspections en son nom. Ce rapport devra être publié dans un délai raisonnable, ne dépassant en aucun cas six mois, à partir de la fin de l'année à laquelle il se réfère.

Art. 9

1. Les inspecteurs devront, pour toute inspection effectuée, soumettre un rapport à l'autorité centrale de coordination. Une copie de ce rapport en langue anglaise ou dans la langue de travail du navire sera remise au capitaine, une autre sera affichée sur le tableau d'affichage du navire pour l'information des gens de mer à bord ou communiquée à leurs représentants.
2. Dans le cas d'une inspection faisant suite à un incident majeur, le rapport devra être soumis aussitôt que possible et au plus tard un mois après la conclusion de l'inspection.

Partie V. Dispositions finales

Art. 10

Le présente convention remplace la recommandation sur l'inspection du travail (gens de mer), 1926.

Art. 11

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

Art. 12

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

Art. 13

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.

Art. 14

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.

Art. 15

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.

Art. 16

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.

Art. 17

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 13 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.

Art. 18

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

Le texte qui précède est le texte authentique de la convention dûment adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa quatre-vingt-quatrième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 22 octobre 1996.

En foi de quoi ont apposé leurs signatures, ce vingt-deuxième jour d'octobre 1996.

Suivent les signatures

Recommandation n° 185 concernant l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer

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 8 octobre 1996, en sa quatre-vingt-quatrième session;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la révision de la recommandation sur l'inspection du travail (gens de mer), 1926, question qui constitue le premier 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 l'inspection du travail (gens de mer), 1996,

adopte, ce vingt-deuxième jour d'octobre mil neuf cent quatre-vingt-seize, la recommandation ci-après, qui sera dénommée Recommandation sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996.

I. Coopération et coordination

1. L'autorité centrale de coordination devrait prendre des arrangements appropriés pour favoriser une coopération effective entre les institutions publiques et les autres organisations intéressées par les conditions de travail et de vie des gens de mer.

2. En vue d'assurer la coopération entre les inspecteurs, d'une part, et les armateurs, les gens de mer et leurs organisations respectives, de l'autre, et afin de maintenir et d'améliorer les conditions de travail et de vie des gens de mer, l'autorité centrale de coordination devrait consulter à intervalles réguliers les représentants desdites organisations quant aux meilleurs moyens permettant de parvenir à ces objectifs. Les modalités de ces consultations seront déterminées par l'autorité centrale de coordination après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer.

II. Organisation de l'inspection

3. L'autorité centrale de coordination et tout autre service ou autorité totalement ou partiellement chargés de l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer devraient disposer des ressources nécessaires pour leur permettre d'exercer leurs fonctions.

4. Le nombre d'inspecteurs devrait être suffisant pour leur permettre de s'acquitter efficacement de leurs tâches et devrait être déterminé en prenant dûment en considération.

- a) l'importance des tâches leur incombant, en particulier le nombre, la nature et la taille des navires soumis à l'inspection ainsi que le nombre et la complexité des dispositions légales à appliquer;
- b) les moyens matériels mis à la disposition des inspecteurs;

- c) les conditions pratiques dans lesquelles l'inspection doit être effectuée pour être efficace.
5. Le système d'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer devrait permettre aux inspecteurs:
- a) d'alerter l'autorité centrale de coordination sur tous défauts ou abus que les dispositions légales existantes ne couvrent pas et de la saisir de propositions pour l'amélioration de la législation;
 - b) de monter à bord des navires et de pénétrer, librement et à l'improviste, dans tous locaux appropriés à toute heure du jour et de la nuit.
6. L'autorité centrale de coordination devrait:
- a) instituer des procédures simples lui permettant d'être saisie de façon confidentielle de toute information relative à des infractions éventuelles aux dispositions légales soumise par les gens de mer directement ou par l'intermédiaire de représentants et faire en sorte que les inspecteurs puissent enquêter sans délai à ce sujet;
 - b) habilitier le capitaine, les membres de l'équipage ou les représentants des gens de mer à requérir une inspection lorsqu'ils le jugent nécessaire;
 - c) fournir aux armateurs et aux gens de mer ainsi qu'aux organisations intéressées des informations et conseils techniques au sujet des moyens les plus efficaces de donner effet aux dispositions légales et d'améliorer les conditions de travail et de vie des gens de mer.

III. Statut, pouvoirs et obligations des inspecteurs

7. (1) Sous réserve des conditions auxquelles la législation nationale soumettrait le recrutement au sein du service public, les inspecteurs devraient posséder des qualifications et une formation adéquate pour exercer leurs fonctions et, autant que possible, avoir une formation maritime ou une expérience de marin. Ils devraient posséder une connaissance adéquate des conditions de travail et de vie des gens de mer ainsi que de la langue anglaise.

(2) La manière de vérifier ces qualifications devrait être déterminée par l'autorité centrale de coordination.

8. Des mesures devraient être prises pour assurer aux inspecteurs un perfectionnement approprié en cours d'emploi.

9. Tout Membre devrait prendre les mesures nécessaires pour que les inspecteurs puissent disposer en tant que de besoin de l'assistance d'experts et de techniciens dûment qualifiés dans l'accomplissement de leur travail.

10. Les inspecteurs ne devraient pas se voir confier des tâches en nombre ou d'une nature tels qu'elles soient susceptibles de nuire à une inspection efficace ou de porter en aucune manière préjudice à leur autorité et à leur impartialité vis-à-vis des armateurs, des gens de mer ou de toute autre partie intéressée.

11. Tous les inspecteurs devraient disposer de locaux convenablement situés ainsi que de moyens matériels et de transport adéquats pour leur permettre de s'acquitter de manière efficace de leurs tâches.

12. (1) Les inspecteurs, munis de pièces justificatives de leurs fonctions, devraient être autorisés:

- a) à interroger le capitaine, les gens de mer ou toute autre personne, y compris l'armateur ou le représentant de l'armateur, sur toute question concernant l'application des dispositions légales, en présence de tout témoin que la personne peut avoir demandé;
- b) à demander, en vue de procéder à une vérification de conformité aux dispositions légales, communication de tous les livres, journaux de bord, registres, certificats ou autres documents ou informations ayant directement trait à l'objet de l'inspection;
- c) à s'assurer de l'affichage des avis requis par les dispositions légales;
- d) à prélever et à emporter, aux fins d'analyse, des échantillons de produits, de marchandises, d'eau potable, de vivres et de matériaux et substances utilisés ou manipulés.

(2) L'armateur ou son représentant et, selon le cas, le marin devraient être présents lorsque de tels prélèvements sont effectués ou emportés, conformément au sous-paragraphe (1) d), ou en être avisés. La quantité de l'échantillon devrait être correctement notée par l'inspecteur.

13. Les inspecteurs devraient, au moment d'engager l'inspection du navire, informer de leur présence le capitaine ou la personne assumant le commandement et, selon le cas, les gens de mer ou leurs représentants.

14. L'autorité centrale de coordination devrait être avisée de tous accidents du travail ou maladies professionnelles affectant des marins dans les cas et selon la manière prescrits par la législation nationale.

15. Les inspecteurs devraient:

- a) se voir interdire de posséder un intérêt quelconque, direct ou indirect, dans l'ensemble des activités qu'ils sont appelés à contrôler;
- b) être tenus, sous peine de sanctions ou de mesures disciplinaires appropriées, de ne pas révéler, même après avoir cessé leurs fonctions, les secrets commerciaux ou les procédés d'exploitation confidentiels ou les informations de nature personnelle dont ils pourraient avoir eu connaissance dans l'exercice de leurs fonctions;
- c) tenir confidentielle la source de toute plainte alléguant qu'il existe un danger ou des carences dans les conditions de travail et de vie des gens de mer ou qu'il y a infraction aux dispositions légales, et s'abstenir de révéler à l'armateur ou à son représentant ou à l'exploitant du navire qu'il a été procédé à une inspection à la suite d'une telle plainte;
- d) avoir toute discrétion, à la suite d'une inspection, de porter immédiatement à l'attention de l'armateur, de l'exploitant du navire ou du capitaine les carences pouvant porter préjudice à la santé et à la sécurité des personnes à bord.

IV. Rapports

16. Le rapport annuel publié par l'autorité centrale de coordination conformément à l'article 8, paragraphe 2, de la convention devrait également inclure:

- a) une liste des lois et des règlements en vigueur relatifs aux conditions de travail et de vie des gens de mer, ainsi que tous les amendements devenus applicables pendant l'année;
- b) des informations détaillées relatives à l'organisation du système d'inspection visée à l'article 2 de la convention;
- c) des statistiques des navires ou autres locaux assujettis à l'inspection et des navires ou autres locaux effectivement inspectés;
- d) des statistiques des gens de mer assujettis aux lois et aux règlements mentionnés à l'alinéa a) ci-dessus;
- e) des statistiques et des informations sur les infractions à la législation, les sanctions imposées et les cas où des navires ont été retenus;
- f) des statistiques des accidents du travail et des maladies professionnelles affectant les gens de mer.

17. Les rapports prévus à l'article 9 de la convention devraient suivre, en ce qui concerne la présentation et les sujets traités, les prescriptions fixées par l'autorité centrale de coordination.

Le texte qui précède est le texte authentique de la recommandation dûment adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa quatre-vingt-quatrième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 22 octobre 1996.

En foi de quoi ont apposé leurs signatures, ce vingt-deuxième jour d'octobre 1996.

Suivent les signatures

40147

Convention n° 179 concernant le recrutement et le placement des gens de mer

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 8 octobre 1996, en sa quatre-vingt-quatrième session;

Notant les dispositions de la convention sur le contrat d'engagement des marins, 1926; de la convention sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948; de la convention et de la recommandation sur le service de l'emploi, 1948; de la convention sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949; de la recommandation sur l'engagement des gens de mer (navires étrangers), 1958; de la convention concernant la discrimination (emploi et profession), 1958; de la recommandation sur l'emploi des gens de mer (évolution technique), 1970; de la convention sur l'âge minimum, 1973; de la convention et de la recommandation sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976; de la convention sur la marine marchande (normes minima), 1976; de la convention sur le rapatriement des marins (révisée), 1987, et de la convention sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996;

Rappelant l'entrée en vigueur, le 16 novembre 1994, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la révision de la convention sur le placement des marins, 1920, 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,

adopte, ce vingt-deuxième jour d'octobre mil neuf cent quatre-vingt-seize, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996.

Art. 1

1. Aux fins de la présente convention:

- a) l'expression «autorité compétente» désigne le ministre, le fonctionnaire désigné, le service gouvernemental ou toute autre autorité habilitée à édicter règlements, arrêtés ou autres instructions ayant force obligatoire en matière de recrutement et de placement des gens de mer;
- b) l'expression «service de recrutement et de placement» désigne toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou privé exerçant des activités relatives au recrutement des gens de mer pour le compte d'employeurs ou au placement de gens de mer auprès d'employeurs;
- c) le terme «armateur» désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur gérant, l'agent ou l'affrètement coque nue, à laquelle l'armateur a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations afférentes;
- d) l'expression «gens de mer» désigne toute personne remplissant les conditions pour être employée ou engagée, à quelque titre que ce soit, à bord de tout navire

de mer autre qu'un navire d'Etat affecté à des fins militaires ou à des activités non commerciales.

2. Dans la mesure où elle le juge réalisable, après consultation des organisations représentatives, selon le cas, des armateurs à la pêche et des pêcheurs ou des propriétaires d'unités maritimes mobiles au large des côtes et des gens de mer employés sur ces unités, l'autorité compétente peut appliquer les dispositions de la convention aux pêcheurs ou aux gens de mer employés sur les unités maritimes mobiles au large des côtes.

Art. 2

1. Rien dans les dispositions de la présente convention n'est censé:

- a) affecter la possibilité pour tout Membre d'assurer un service public gratuit de recrutement et de placement pour les gens de mer dans le cadre d'une politique visant à répondre aux besoins des gens de mer et des armateurs, que ce service fasse partie du service public de l'emploi ouvert à l'ensemble des travailleurs et des employeurs ou qu'il agisse en coordination avec ce dernier;
- b) imposer à tout Membre l'obligation d'établir un système de services de recrutement et de placement privés.

2. Lorsque des services de recrutement et de placement privés ont été établis ou doivent l'être, ils ne pourront exercer leur activité sur le territoire d'un Membre qu'en vertu d'un système de licence, d'agrément ou d'une autre forme de réglementation. Un tel système devra être établi, maintenu, modifié ou changé seulement après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer. La prolifération excessive de ces services de recrutement et de placement privés ne devra pas être encouragée.

3. Rien dans les dispositions de la présente convention n'affecte, en ce qui concerne le recrutement et le placement des gens de mer, le droit d'un Membre d'appliquer sa législation aux navires qui battent son pavillon.

Art. 3

Rien dans les dispositions de cette convention ne saurait porter atteinte de quelque manière que ce soit à la faculté des gens de mer d'exercer les droits de l'homme fondamentaux, y compris les droits syndicaux.

Art. 4

1. Tout Membre doit, par voie de législation nationale ou d'une réglementation applicable:

- a) s'assurer qu'aucuns honoraires ou autres frais destinés au recrutement ou à l'emploi des gens de mer ne sont, directement ou indirectement, en totalité ou en partie, à la charge de ceux-ci; à cette fin, les coûts afférents aux examens médicaux nationaux obligatoires, à des certificats, à un document personnel de voyage et au livret professionnel national ne seront pas considérés comme «honoraires ou autres frais destinés au recrutement»;

- b) décider si et dans quelles conditions les services de recrutement et de placement peuvent placer ou recruter des gens de mer à l'étranger;
 - c) spécifier, en tenant dûment compte du respect dû à la vie privée et de la nécessité de protéger la confidentialité, les conditions dans lesquelles les renseignements personnels sur les gens de mer peuvent être traités par les services de recrutement et de placement, y compris aux fins de collecte, de conservation, de recoupements ou de communication à des tiers;
 - d) fixer les conditions dans lesquelles la licence, l'agrément ou toute autre autorisation peuvent être suspendus ou retirés en cas d'infraction à la législation pertinente;
 - e) dans le cas d'un système de réglementation autre qu'un système de licence ou d'agrément, préciser les conditions dans lesquelles les services de recrutement et de placement peuvent exercer leur activité, ainsi que les sanctions applicables en cas de violation de ces conditions.
2. Tout Membre doit faire en sorte que l'autorité compétente:
- a) supervise étroitement tous les services de recrutement et de placement;
 - b) n'accorde ou ne renouvelle la licence, l'agrément ou toute autre autorisation qu'après avoir vérifié si les services de recrutement et de placement concernés remplissent les conditions prévues par la législation nationale;
 - c) s'assure que la direction et le personnel des services de recrutement et de placement pour les gens de mer sont des personnes convenablement formées et ayant une connaissance adéquate du secteur maritime;
 - d) interdit aux services de recrutement et de placement d'avoir recours à des moyens, des procédures ou des listes destinés à empêcher ou à dissuader les gens de mer d'obtenir un emploi;
 - e) oblige les services de recrutement et de placement à prendre des dispositions pour s'assurer, dans la mesure où cela est réalisable, que l'employeur a les moyens d'éviter que les gens de mer ne soient abandonnés dans un port étranger;
 - f) veille à ce qu'un système de protection, sous forme d'une assurance ou d'une mesure équivalente appropriée, soit établi pour indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires du fait que le service de recrutement et de placement n'a pas rempli ses obligations à leur égard.

Art. 5

1. Tous les services de recrutement et de placement doivent, aux fins d'inspection par l'autorité compétente, tenir un registre de tous les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire.
2. Tous les services de recrutement et de placement doivent s'assurer:
 - a) que tous les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire possèdent les qualifications requises et détiennent les documents nécessaires pour l'exercice des emplois considérés;
 - b) que les contrats de travail et les contrats d'engagement sont conformes à la législation et aux conventions collectives applicables;

- c) que, préalablement à l'engagement ou au cours du processus d'engagement, les gens de mer sont informés de leurs droits et obligations en vertu de leur contrat de travail et de leur contrat d'engagement;
 - d) que les dispositions nécessaires sont prévues pour que les gens de mer puissent examiner leur contrat de travail et leur contrat d'engagement avant et après leur signature et pour qu'une copie du contrat de travail leur soit remise.
3. Rien dans les dispositions du paragraphe 2 ci-dessus n'est censé affecter les obligations et la responsabilité de l'armateur ou du capitaine.

Art. 6

1. L'autorité compétente doit s'assurer que des mécanismes et procédures appropriés existent en vue, si nécessaire, d'enquêter au sujet des plaintes relatives aux activités des services de recrutement et de placement, avec le concours, lorsqu'il y a lieu, des représentants des armateurs et des gens de mer.
2. Toute plainte afférente aux activités d'un service de recrutement et de placement doit faire l'objet par ce dernier d'un examen et d'une réponse et, lorsqu'elle n'est pas résolue, être portée à la connaissance de l'autorité compétente.
3. Si des plaintes concernant les conditions de travail ou de vie à bord des navires sont portées à l'attention des services de recrutement et de placement, ces derniers transmettront lesdites plaintes à l'autorité dont elles relèvent.
4. Rien dans les dispositions de cette convention n'affecte la faculté pour les gens de mer de porter directement toute plainte à la connaissance de l'autorité dont elle relève.

Art. 7

La présente convention révisé la convention sur le placement des marins, 1920.

Art. 8

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

Art. 9

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.
3. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date où sa ratification aura été enregistrée.
4. La ratification par un Membre de la présente convention vaudra, à partir de la date de son entrée en vigueur, acte de dénonciation immédiate de la convention sur le placement des marins, 1920.

Art. 10

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.

Art. 11

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 de tous actes de dénonciation qui lui seront communiqués 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.

Art. 12

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.

Art. 13

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.

Art. 14

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 10 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.

Art. 15

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

Le texte qui précède est le texte authentique de la convention dûment adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa quatre-vingt-quatrième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 22 octobre 1996.

En foi de quoi ont apposé leurs signatures, ce vingt-deuxième jour d'octobre 1996.

Suivent les signatures

Recommandation n° 186 concernant le recrutement et le placement des gens de mer

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 8 octobre 1996, en sa quatre-vingt-quatrième session;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la révision de la convention sur le placement des marins, 1920, 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 recommandation destinée à compléter la convention sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996,

adopte, ce vingt-deuxième jour d'octobre mil neuf cent quatre-vingt-seize, la recommandation ci-après, qui sera dénommée Recommandation sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996.

1. L'autorité compétente devrait:

- a) prendre les mesures nécessaires pour promouvoir une coopération efficace entre les services de recrutement et de placement, qu'ils soient publics ou privés;
- b) prendre en compte, avec la participation des armateurs, des gens de mer et des instituts de formation concernés, les besoins du secteur maritime, aux niveaux national et international, lorsque les programmes de formation de gens de mer sont mis en place;
- c) prendre des dispositions appropriées en vue de la coopération des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer à l'organisation et au fonctionnement des services publics de recrutement et de placement là où ils existent;
- d) disposer d'un mécanisme en vue de la collecte et de l'analyse des informations pertinentes sur le marché du travail maritime, en ce qui concerne notamment:
 - i) l'offre actuelle et prévisible de gens de mer classés par âge, sexe, grade et qualifications ainsi que les besoins du secteur, la collecte de données sur l'âge et le sexe n'étant admissible qu'à des fins statistiques ou si ces données sont utilisées dans le cadre d'un programme visant à empêcher toute discrimination fondée sur l'âge et le sexe;
 - ii) les possibilités d'emplois sur les navires nationaux et étrangers;
 - iii) la continuité de l'emploi;
 - iv) le placement des apprentis, élèves officiers et autres stagiaires;
 - v) l'orientation professionnelle des futurs gens de mer;
- e) faire en sorte que le personnel responsable de la surveillance des services de recrutement et de placement soit convenablement formé et possède une connaissance appropriée du secteur maritime;
- f) prescrire ou approuver des normes de fonctionnement et encourager l'adoption de codes de déontologie ou d'éthique pour ces services;

- g) promouvoir un contrôle continu dans le cadre d'un système de normes de qualité.
2. Les normes de fonctionnement visées au paragraphe 1 f) devraient inclure des dispositions relatives:
- a) aux qualifications et à la formation requises de la direction et du personnel des services de recrutement et de placement, qui devraient comprendre la connaissance du secteur maritime, et notamment des instruments internationaux maritimes pertinents sur la formation, les certificats de capacité et les normes de travail;
 - b) à la tenue d'un registre des gens de mer à la recherche d'un embarquement;
 - c) aux questions relatives aux examens médicaux, aux vaccinations, aux documents nécessaires aux gens de mer et à toutes autres formalités auxquelles ces derniers doivent satisfaire pour obtenir un emploi.
3. En particulier, les normes de fonctionnement visées au paragraphe 1 f) devraient prévoir que les services de recrutement et de placement:
- a) tiennent, en veillant au respect dû à la vie privée et à la nécessité de protéger la confidentialité, des registres complets des gens de mer couverts par leur système de recrutement et de placement, lesquels devraient au moins inclure les informations suivantes:
 - i) les qualifications des gens de mer;
 - ii) leurs états de service;
 - iii) les données personnelles pertinentes pour l'emploi;
 - iv) les données médicales pertinentes pour l'emploi;
 - b) tiennent à jour les listes d'équipages des navires sur lesquels ils placent des équipages et assurent qu'il existe un moyen permettant de les contacter à tout moment en cas d'urgence;
 - c) disposent d'une procédure établie pour assurer que ni l'agence ni son personnel n'exploitent les gens de mer en ce qui concerne l'offre d'engagement sur des navires donnés ou par des sociétés données;
 - d) disposent d'une procédure établie pour éviter les risques d'exploitation des gens de mer pouvant résulter de la remise d'avances sur salaire ou de toute autre transaction financière conclue entre l'employeur et les gens de mer et traitée par leur intermédiaire;
 - e) fassent connaître clairement les frais que les gens de mer auront à supporter pour l'obtention des certificats médicaux et autorisations nécessaires;
 - f) veillent à ce que les gens de mer soient informés de toutes conditions particulières applicables au travail pour lequel ils vont être engagés ainsi que des pratiques particulières adoptées par les employeurs en ce qui concerne leur emploi;
 - g) disposent d'une procédure établie, pour traiter les cas d'incompétence ou d'indiscipline, conforme aux principes d'équité, à la législation et à la pratique nationales et, le cas échéant, aux conventions collectives;
 - h) disposent d'une procédure établie pour veiller, dans la mesure où cela est réalisable, à ce que les certificats médicaux et de capacité présentés par les gens de

- mer en vue d'obtenir un emploi soient à jour, n'aient pas été obtenus frauduleusement, et que leurs références professionnelles soient vérifiées;
- i) disposent d'une procédure établie pour que les demandes d'informations ou de conseils formulées par les proches des gens de mer lorsque ceux-ci sont embarqués soient traitées sans délai, avec bienveillance, et sans frais;
 - j) se fixent pour règle de ne mettre des gens de mer à la disposition d'employeurs que si ces derniers offrent des conditions d'emploi conformes à la législation applicable ou aux conventions collectives.
4. La coopération internationale devrait être encouragée entre les Membres et les organisations intéressées et pourrait porter notamment sur:
- a) l'échange systématique d'information sur la situation du secteur et du marché du travail maritimes sur une base bilatérale, régionale et multilatérale;
 - b) l'échange d'informations sur la législation du travail maritime;
 - c) l'harmonisation des politiques, des méthodes de travail et de la législation régissant le recrutement et le placement des gens de mer;
 - d) l'amélioration des procédures et des conditions relatives au recrutement et au placement des gens de mer sur le plan international;
 - e) la planification de la main-d'œuvre, compte tenu de l'offre et de la demande de gens de mer et des besoins du secteur maritime.

Le texte qui précède est le texte authentique de la recommandation dûment adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa quatre-vingt-quatrième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 22 octobre 1996.

En foi de quoi ont apposé leurs signatures, ce vingt-deuxième jour d'octobre 1996.

Suivent les signatures

40147

Convention n° 180 concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires

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 8 octobre 1996, en sa quatre-vingt-quatrième session;

Notant les dispositions de la convention sur la marine marchande (normes minima), 1976, le Protocole de 1996 s'y rapportant et la convention sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996;

Rappelant les dispositions pertinentes des instruments ci-après de l'Organisation maritime internationale: la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974, telle qu'amendée; la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978, telle qu'amendée en 1995; la résolution A 481 (XII) (1981) de l'Assemblée de cette organisation sur les principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité; sa résolution A 741 (18) (1993) sur le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM), et sa résolution A 772 (18) (1993) sur les facteurs de fatigue des effectifs et la sécurité;

Rappelant l'entrée en vigueur, le 16 novembre 1994, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la révision de la convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958, et de la recommandation sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1958, 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 vingt-deuxième jour d'octobre mil neuf cent quatre-vingt-seize, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.

Partie I. Champ d'application et définitions

Art. 1

1. La présente convention s'applique à tout navire de mer, de propriété publique ou privée, qui est immatriculé dans le territoire d'un Membre pour lequel la convention est en vigueur et qui est normalement affecté à des opérations maritimes commerciales. Aux fins de la convention, un navire qui est immatriculé dans le territoire de deux Membres est considéré comme étant immatriculé dans le territoire de celui dont il bat le pavillon.

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 appliquera les dispositions de la convention à la pêche maritime commerciale.

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

4. La convention ne s'applique pas aux bateaux en bois de construction traditionnelle, tels que les boutres (dhow) ou les jonques.

Art. 2

Aux fins de la présente convention:

- a) l'expression «autorité compétente» désigne le ministre, le service gouvernemental ou toute autre autorité habilitée à édicter des règlements, arrêtés ou autres instructions ayant force obligatoire en matière de durée du travail ou d'heures de repos des gens de mer, ou d'effectifs des navires;
- b) l'expression «durée du travail» désigne le temps durant lequel un marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire;
- c) l'expression «heures de repos» désigne le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail; cette expression n'inclut pas les interruptions de courte durée;
- d) l'expression «gens de mer» ou «marins» désignent les personnes définies comme tels par la législation nationale ou par les conventions collectives qui sont employées ou engagées, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire de mer auquel la convention s'applique;
- e) le terme «armateur» désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, à laquelle l'armateur a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations afférentes.

Partie II. Durée de travail et de repos des gens de mer

Art. 3

Dans les limites indiquées à l'article 5, on fixera soit le nombre maximum d'heures de travail qui ne devra pas être dépassé dans une période donnée, soit le nombre minimum d'heures de repos qui devra être accordé dans une période donnée.

Art. 4

Tout Membre qui ratifie cette convention reconnaît que la norme de durée du travail pour les gens de mer, comme pour les autres travailleurs, est de huit heures avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés. Cependant rien n'empêche le Membre d'adopter des dispositions visant à autoriser ou à enregistrer une convention collective qui fixe les horaires normaux de travail pour les gens de mer sur une base qui ne soit pas moins favorable que ladite norme.

Art. 5

1. Les limites des heures de travail ou de repos doivent être établies comme suit:
 - a) le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser:
 - i) 14 heures par période de 24 heures;
 - ii) 72 heures par période de sept jours;
 - ou
 - b) le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à:
 - i) dix heures par période de 24 heures;
 - ii) 77 heures par période de sept jours.
2. Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser 14 heures.
3. Les appels, exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue.
4. Dans les situations où un marin est en période d'astreinte, par exemple, lorsqu'un local de machines est sans présence humaine, le marin doit bénéficier d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale de son repos est perturbée par des appels.
5. S'il n'existe ni convention collective ni sentence arbitrale ou si l'autorité compétente décide que les dispositions de la convention collective ou de la sentence arbitrale sont insuffisantes en ce qui concerne les paragraphes 3 et 4 ci-dessus, l'autorité compétente doit fixer les dispositions visant à assurer aux marins en question un repos suffisant.
6. Rien dans les paragraphes 1 et 2 ci-dessus ne saurait empêcher le Membre d'adopter une législation nationale ou une procédure permettant à l'autorité compétente d'autoriser ou d'enregistrer des conventions collectives prévoyant des dérogations aux limites fixées. Ces dérogations doivent, dans la mesure du possible, être conformes aux normes fixées mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congé compensatoire aux marins de quart ou aux marins travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée.
7. Le Membre doit exiger que soit affiché à un endroit facilement accessible un tableau précisant l'organisation du travail à bord qui doit indiquer pour chaque fonction au moins:
 - a) le programme du service à la mer et au port;
 - b) le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos prescrit par la législation, la réglementation ou les conventions collectives en vigueur dans l'Etat du pavillon.
8. Le tableau visé au paragraphe 7 ci-dessus doit être établi selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en langue anglaise.

Art. 6

Aucun marin âgé de moins de 18 ans ne doit travailler la nuit. Aux fins de cet article, le terme «nuit» signifie neuf heures consécutives au moins, y compris une période se situant entre minuit et cinq heures du matin. La présente disposition pourra ne pas s'appliquer lorsque la formation effective des jeunes marins âgés de 16 à 18 ans, conformément aux programmes et calendriers établis, s'en trouverait affectée.

Art. 7

1. Rien dans cette convention n'est censé affecter le droit du capitaine d'un navire d'exiger d'un marin les heures de travail nécessaires à la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison, ou en vue de porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer.
2. Conformément aux dispositions du paragraphe 1, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale.
3. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Art. 8

1. Le Membre doit prévoir que des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des marins soient tenus pour veiller au respect des dispositions énoncées à l'article 5. Le marin doit recevoir un exemplaire des registres le concernant qui doit être émarginé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin.
2. L'autorité compétente doit fixer les modalités de tenue de ces registres à bord, y compris les intervalles auxquels les informations doivent être consignées. Elle doit établir pour les registres des heures de travail ou des heures de repos des marins un modèle en tenant compte des éventuelles directives de l'Organisation internationale du Travail ou utiliser le modèle normalisé éventuellement fourni par cette dernière. Ce modèle sera établi dans la ou les langues prévues à l'article 5, paragraphe 8.
3. Un exemplaire des dispositions pertinentes de la législation nationale se rapportant à la présente convention ainsi qu'un exemplaire des conventions collectives applicables doivent être conservés à bord et à un endroit facilement accessible à l'équipage.

Art. 9

L'autorité compétente doit vérifier et viser, à des intervalles appropriés, les registres prévus à l'article 8 afin de s'assurer que les dispositions relatives aux heures de travail et aux heures de repos donnant effet à la convention sont respectées.

Art. 10

S'il résulte des registres ou d'autres faits établis que les dispositions relatives aux heures de travail et aux heures de repos ne sont pas respectées, l'autorité compétente doit s'assurer que des mesures sont prises, y compris, s'il y a lieu, la révision des effectifs du navire, afin d'éviter que les infractions ne se renouvellent.

Partie III. Effectifs des navires

Art. 11

1. Tout navire auquel s'applique cette convention doit avoir à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour garantir la sécurité, conformément au document spécifiant les effectifs minima de sécurité, ou à tout autre document équivalent, établi par l'autorité compétente.

2. Pour déterminer, approuver ou réviser les effectifs d'un navire, l'autorité compétente doit tenir compte:

- a) de la nécessité d'éviter ou de restreindre, dans toute la mesure possible, une durée du travail excessive, d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue;
- b) des instruments internationaux cités dans le préambule.

Art. 12

Aucune personne âgée de moins de 16 ans ne doit travailler à bord d'un navire.

Partie IV. Responsabilités de l'armateur et du capitaine

Art. 13

L'armateur doit s'assurer, aux fins du respect des obligations résultant de cette convention, que le capitaine dispose des ressources nécessaires, y compris des effectifs suffisants. Le capitaine doit prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer que les conditions en matière d'heures de travail et d'heures de repos des marins résultant de cette convention soient respectées.

Partie V. Application

Art. 14

Tout Membre qui ratifie la convention s'engage à en appliquer les dispositions par voie de législation nationale, à moins qu'il ne leur soit donné effet par voie de conventions collectives, de sentences arbitrales ou de décisions judiciaires.

Art. 15

Le Membre doit:

- a) prendre toutes les mesures propres à garantir l'application effective des dispositions de cette convention et prévoir notamment des sanctions et mesures correctrices appropriées;
- b) disposer des services d'inspection appropriés pour contrôler l'application des mesures prises en vue de donner effet à cette convention et les doter des ressources nécessaires à cet effet;
- c) après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer, établir des procédures pour instruire les plaintes relatives à toute question couverte par cette convention.

Partie VI. Dispositions finales

Art. 16

La présente convention révisé la convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958, la convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949, la convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946, et la convention sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936. A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, les conventions susmentionnées cesseront d'être ouvertes à la ratification.

Art. 17

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

Art. 18

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. La convention entrera en vigueur six mois après que les ratifications de cinq Membres, y compris trois dont les flottes marchandes atteignent chacune un tonnage brut égal ou supérieur à un million, auront été enregistrées auprès du Directeur général du Bureau international du Travail.
3. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre six mois après la date où sa ratification aura été enregistrée.

Art. 19

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.

Art. 20

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. Quand les conditions énoncées à l'article 18, paragraphe 2, ci-dessus, auront été réunies, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

Art. 21

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.

Art. 22

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.

Art. 23

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 19 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.

Art. 24

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

Le texte qui précède est le texte authentique de la convention dûment adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa quatre-vingt-quatrième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 22 octobre 1996.

En foi de quoi ont apposé leurs signatures, ce vingt-deuxième jour d'octobre 1996.

Suivent les signatures

40147

Recommandation n° 187 concernant les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires

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 8 octobre 1996, en sa quatre-vingt-quatrième session;

Notant les dispositions de la convention sur la protection des salaires, 1949; de la convention sur la fixation des salaires minima, 1970; de la convention sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976; de la convention sur la marine marchande (normes minima), 1976; de la convention sur le rapatriement des marins (révisée), 1987; de la convention sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992, et de la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la révision de la convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958, et de la recommandation sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1958, 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 la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires (révisée), 1996,

adopte, ce vingt-deuxième jour d'octobre mil neuf cent quatre-vingt-seize, la recommandation ci-après, qui sera dénommée Recommandation sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.

I. Champ d'application et définitions

1. (1) La recommandation s'applique à tout navire de mer, de propriété publique ou privée, qui est immatriculé dans le territoire du Membre et qui est normalement affecté à des opérations maritimes commerciales.

(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 recommandation à la pêche maritime commerciale.

(3) En cas de doute sur la question de savoir si un navire devrait être considéré, aux fins de la recommandation, comme un navire de mer, ou comme un navire affecté à des opérations maritimes commerciales ou à la pêche maritime commerciale, la question devrait être réglée par l'autorité compétente après consultation des organisations d'armateurs, de marins et de pêcheurs intéressées.

(4) La recommandation ne s'applique pas aux bateaux en bois de construction traditionnelle, tels que les boutres (dhows) ou les jonques.

2. Aux fins de la présente recommandation:

- a) les termes «salaire ou solde de base» désignent la rémunération perçue, quels qu'en soient les éléments, pour une durée normale du travail; ils n'incluent pas le paiement d'heures supplémentaires, les primes ou gratifications, allocations, congés payés ou toute autre rémunération complémentaire;
- b) l'expression «autorité compétente» désigne le ministre, le service gouvernemental ou toute autre autorité habilitée à édicter des règlements, arrêtés ou autres instructions ayant force obligatoire en matière de salaires, de durée du travail ou d'heures de repos des gens de mer ou d'effectifs des navires;
- c) l'expression «salaire forfaitaire» désigne un salaire composé du salaire de base et d'autres prestations liées au salaire; le salaire forfaitaire peut inclure la rémunération de toutes les heures supplémentaires effectuées et de toutes autres prestations liées au salaire, ou il peut n'inclure que certaines prestations dans le cas d'un forfait partiel;
- d) l'expression «durée du travail» désigne le temps durant lequel un marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire;
- e) l'expression «heures supplémentaires» désigne les heures de travail effectuées au-delà de la durée normale du travail;
- f) les termes «gens de mer» ou «marins» désignent les personnes définies comme tels par la législation nationale ou les conventions collectives qui sont employées ou engagées, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire de mer auquel la recommandation s'applique;
- g) le terme «armateur» désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, à laquelle l'armateur a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations afférentes.

II. Salaires des gens de mer

3. Pour les gens de mer qui reçoivent une compensation séparée pour les heures supplémentaires effectuées:

- a) la durée normale du travail à la mer et au port ne devrait pas, aux fins de calcul du salaire, être supérieure à huit heures par jour;
- b) aux fins du calcul des heures supplémentaires, la durée normale du travail par semaine couverte par le salaire ou la solde de base devrait être fixée par la législation nationale, pour autant qu'elle ne soit pas fixée par des conventions collectives; elle ne devrait toutefois pas être supérieure à 48 heures par semaine; des conventions collectives peuvent prévoir un traitement différent mais non moins favorable;
- c) le taux ou les taux de compensation pour les heures supplémentaires, qui devraient dans tous les cas comporter une majoration d'au moins 25 pour cent par

- rapport au taux horaire du salaire ou de la solde de base, devraient être prescrits par la législation nationale ou par convention collective;
- d) le capitaine, ou toute personne désignée par lui, devrait tenir les registres de toutes les heures supplémentaires effectuées; ces registres devraient être émarqués par le marin à intervalles réguliers.
4. Pour les gens de mer dont le salaire est intégralement ou partiellement forfaitaire:
- a) les conventions collectives, les contrats d'engagement, les contrats de travail ainsi que la lettre d'engagement devraient spécifier clairement le montant de la rémunération payable au marin et, selon le cas, le nombre d'heures de travail censées être effectuées par lui pour cette rémunération, ainsi que toutes allocations supplémentaires qui pourraient lui être dues en sus du salaire forfaitaire et dans quels cas;
- b) lorsque des heures supplémentaires sont payables pour des heures de travail effectuées au-delà des heures couvertes par le salaire forfaitaire, le taux horaire devrait comporter une majoration d'au moins 25 pour cent par rapport au taux horaire de base correspondant à la durée normale du travail telle que définie au paragraphe 3; le même principe devrait être appliqué aux heures supplémentaires couvertes par le salaire forfaitaire;
- c) la rémunération de la partie du salaire intégralement ou partiellement forfaitaire qui correspond à la durée normale du travail telle que définie au paragraphe 3 a) ne devrait pas être inférieure au salaire minimum applicable;
- d) pour les gens de mer dont le salaire est partiellement forfaitaire, des registres de toutes les heures supplémentaires effectuées devraient être tenus et émarqués comme prévu au paragraphe 3 d).
5. La législation nationale ou les conventions collectives pourraient prévoir que les heures supplémentaires ou le travail effectué le jour de repos hebdomadaire ou les jours fériés soient compensés par une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord, ou par un congé supplémentaire en lieu et place d'une rémunération ou par toute autre compensation qu'elles pourraient prévoir.
6. La législation nationale établie après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer ou, selon le cas, les conventions collectives devraient tenir compte des principes suivants:
- a) le principe «à travail égal, salaire égal» devrait être appliqué à tous les marins travaillant sur le même navire, sans discrimination fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, les opinions politiques, l'ascendance nationale ou l'origine sociale;
- b) le contrat d'engagement ou tout autre accord spécifiant le montant ou le taux des salaires devrait être disponible à bord; des informations sur le montant des salaires ou leurs taux devraient être tenues à la disposition du marin, en lui remettant au moins une copie signée de l'information correspondante dans une langue qu'il comprenne, ou en plaçant une copie de l'accord à un endroit accessible à l'équipage, ou par tout autre moyen approprié;

- c) les salaires devraient être payés dans une monnaie ayant cours légal, le cas échéant par transfert bancaire, chèque bancaire ou postal ou ordre de paiement;
 - d) les salaires devraient être payés mensuellement ou à un autre intervalle régulier et, à la cessation de la relation d'emploi, toute rémunération restant due devrait être payée sans délai indu;
 - e) des sanctions suffisantes ou d'autres mesures appropriées devraient être imposées par les autorités compétentes à tout armateur qui retarderait indûment ou n'effectuerait pas le paiement de toute rémunération due;
 - f) les salaires devraient être versés directement au marin ou sur le compte bancaire désigné par lui, sauf s'il a demandé par écrit qu'il en soit autrement;
 - g) sous réserve des dispositions de l'alinéa h), l'armateur ne devrait restreindre en aucune manière la liberté du marin de disposer de son salaire;
 - h) les retenues sur salaires ne devraient être autorisées que si:
 - i) cela est expressément prévu par la législation nationale ou une convention collective applicable;
 - ii) le marin a été informé, de la façon que l'autorité compétente considère comme la plus appropriée, des conditions dans lesquelles ces retenues sont opérées;
 - iii) elles ne dépassent pas au total la limite établie à cette fin par la législation nationale, les conventions collectives ou les décisions judiciaires;
 - i) aucune retenue ne devrait être effectuée sur la rémunération du marin pour l'obtention ou la conservation d'un emploi;
 - j) l'autorité compétente devrait être habilitée à inspecter les magasins et services disponibles à bord afin de s'assurer qu'ils pratiquent des prix justes et raisonnables dans l'intérêt des marins concernés;
 - k) dans la mesure où les créances des travailleurs relatives à leurs salaires et autres sommes dues au titre de leur emploi ne sont pas garanties conformément à la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, ces créances devraient être protégées par un privilège conformément à la convention de l'Organisation internationale du Travail sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992.
7. Tout membre devrait, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer, instituer des procédures pour instruire les plaintes relatives à toute question couverte par cette recommandation.

III. Salaires minima

8. (1) Sans préjudice du principe de la libre négociation collective, tout Membre devrait établir, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer, des procédures de fixation des salaires minima pour les gens de mer. Des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer devraient participer au fonctionnement de ces procédures.

(2) En établissant de telles procédures et en fixant les salaires minima, il devrait être tenu compte des normes internationales du travail relatives aux salaires minima ainsi que des principes suivants:

- a) le niveau des salaires minima devrait tenir compte de la nature de l'emploi maritime, des effectifs des navires et de la durée normale du travail des gens de mer;
- b) le niveau des salaires minima devrait être adapté à l'évolution du coût de la vie et aux besoins des marins.

(3) L'autorité compétente devrait:

- a) disposer d'un système de contrôle et de sanctions pour s'assurer que les salaires versés ne sont pas inférieurs aux taux établis;
- b) s'assurer que tout marin qui a été rémunéré à un taux inférieur au taux minimum puisse recouvrer, par une procédure judiciaire accélérée et peu onéreuse, ou toute autre procédure, le montant de la somme qui lui reste due.

IV. Montant du salaire ou de la solde de base mensuels minima des matelots qualifiés

9. Aux fins des dispositions qui suivent, l'expression «matelot qualifié» désigne tout marin qui est censé posséder la compétence professionnelle nécessaire pour remplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un matelot affecté au service du pont autre que celle du personnel de maîtrise ou spécialisé, ou tout marin défini comme matelot qualifié au regard de la législation ou de la pratique nationales ou en vertu d'une convention collective.

10. Le salaire ou la solde de base pour un mois civil de service d'un matelot qualifié ne devrait pas être inférieur au montant établi périodiquement par la Commission paritaire maritime ou par un autre organe autorisé à le faire par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail. Sur décision du Conseil d'administration, le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera toute révision du montant ainsi établi aux Membres de l'Organisation internationale du Travail. Ce montant a été fixé par la Commission paritaire maritime le 1^{er} janvier 1995 à 385 dollars des Etats-Unis d'Amérique.

11. Rien dans cette partie de la recommandation ne devrait être interprété comme affectant les accords entre les armateurs, ou leurs organisations, et les organisations de gens de mer, en ce qui concerne la réglementation des termes et conditions minima d'emploi, sous réserve que ces conditions soient reconnues par l'autorité compétente.

V. Effet sur la recommandation antérieure

12. La présente recommandation remplace la recommandation sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1958.

Le texte qui précède est le texte authentique de la recommandation dûment adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa quatre-vingt-quatrième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 22 octobre 1996.

En foi de quoi ont apposé leurs signatures, ce vingt-deuxième jour d'octobre 1996.

Suivent les signatures

40147

Convention n° 147 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands

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 13 octobre 1976, en sa soixante-deuxième session;

Rappelant les dispositions de la recommandation sur l'engagement des gens de mer (navires étrangers), 1958, et de la recommandation sur les conditions de vie, de travail et de sécurité des gens de mer, 1958;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives aux navires où prévalent des conditions inférieures aux normes, en particulier ceux immatriculés sous des pavillons de complaisance, 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 vingt-neuvième jour d'octobre mil neuf cent soixante-seize, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur la marine marchande (normes minima), 1976.

Art. 1

1. Sous réserve des dispositions contraires figurant dans le présent article, la présente convention s'applique à tout navire de mer, de propriété publique ou privée, affecté, pour des fins commerciales, au transport de marchandises ou de passagers ou utilisé à d'autres fins commerciales.
2. La législation nationale déterminera quand un navire sera réputé navire de mer aux fins de la présente convention.
3. La présente convention s'applique aux remorqueurs de mer.
4. La présente convention ne s'applique pas:
 - a) aux navires dont la voile est le principal moyen de propulsion, qu'ils soient ou non équipés d'une machine auxiliaire;
 - b) aux navires affectés à la pêche, à la chasse à la baleine ou à des opérations similaires;
 - c) aux navires de faible tonnage ni aux 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 qui sont visés par la présente disposition sera prise par l'autorité compétente de chaque pays, en consultation avec les organisations les plus représentatives des armateurs et des gens de mer.
5. Aucune disposition de la présente convention ne devra être considérée comme étendant le champ d'application des conventions énumérées dans l'annexe à la présente convention ou d'aucune des dispositions de celles-ci.

Art. 2

Tout Membre qui ratifie la présente convention s'engage:

- a) à édicter une législation à l'égard des navires immatriculés sur son territoire en ce qui concerne:
 - i) les normes de sécurité, y compris celles ayant trait à la compétence de l'équipage, à la durée du travail et à son effectif, afin d'assurer la sauvegarde de la vie humaine à bord des navires;
 - ii) un régime approprié de sécurité sociale;
 - iii) les conditions d'emploi à bord et les arrangements relatifs à la vie à bord, dans la mesure où, à son avis, ils ne sont pas couverts par des conventions collectives ou déterminés par des tribunaux compétents d'une façon qui lie de la même manière les armateurs et les gens de mer intéressés;et à vérifier que les dispositions d'une telle législation équivalent, dans l'ensemble, aux conventions ou aux articles de conventions auxquels il est fait référence dans l'annexe à la présente convention, pour autant que le Membre ne soit pas autrement tenu de donner effet aux conventions en question;
- b) à exercer effectivement sa juridiction ou son contrôle sur les navires immatriculés sur son territoire en ce qui concerne:
 - i) les normes de sécurité, y compris celles ayant trait à la compétence de l'équipage, à la durée du travail et à son effectif, prescrites par la législation nationale;
 - ii) la mise en œuvre du régime de sécurité sociale prescrit par la législation nationale;
 - iii) les conditions d'emploi à bord et les arrangements relatifs à la vie à bord prescrits par la législation nationale ou déterminés par des tribunaux compétents d'une façon qui lie de la même manière les armateurs et les gens de mer intéressés;
- c) à vérifier que des mesures assurant un contrôle efficace des autres conditions d'emploi à bord et des autres arrangements relatifs à la vie à bord sont, lorsque le Membre n'exerce pas de juridiction effective, convenus entre les armateurs ou leurs organisations et des organisations de gens de mer constituées conformément aux dispositions fondamentales de la convention sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948, et de la convention sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949;
- d) à faire en sorte
 - i) qu'il existe des procédures adéquates, soumises à la supervision générale de l'autorité compétente et faisant suite, le cas échéant, à des consultations tripartites entre cette autorité et les organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer, concernant le recrutement des gens de mer sur des navires immatriculés sur son territoire et concernant l'examen des plaintes déposées à ce sujet;
 - ii) qu'il existe des procédures adéquates, soumises à la supervision générale de l'autorité compétente faisant suite, le cas échéant, à des consultations tripartites entre cette autorité et les organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer concernant l'examen de toute plainte relative à l'engagement et formulée si possible au moment de l'engagement,

sur son territoire, de gens de mer de sa propre nationalité sur des navires immatriculés dans un pays étranger et à s'assurer que de telles plaintes, ainsi que toute plainte relative à l'engagement et formulée si possible au moment de l'engagement, sur son territoire, de gens de mer étrangers sur des navires immatriculés dans un pays étranger, soient transmises promptement par l'autorité compétente à l'autorité compétente du pays dans lequel le navire est immatriculé, avec copie au Directeur général du Bureau international du Travail;

- e) à faire en sorte que les gens de mer engagés sur des navires immatriculés sur son territoire soient convenablement qualifiés ou formés aux fonctions pour lesquelles ils sont recrutés, compte tenu de la recommandation sur la formation professionnelle des gens de mer, 1970;
- f) à vérifier par des inspections ou par d'autres moyens appropriés que les navires immatriculés sur son territoire sont conformes aux conventions internationales du travail applicables en vigueur qu'il a ratifiées, à la législation requise par l'alinéa a) du présent article et, dans la mesure où, compte tenu de la législation nationale, on le considère approprié, aux conventions collectives;
- g) à faire une enquête officielle sur tous les accidents maritimes graves impliquant des navires immatriculés sur son territoire, notamment lorsqu'il y a eu blessure ou perte de vie humaine, le rapport final de cette enquête devant normalement être rendu public.

Art. 3

Tout Membre qui a ratifié la présente convention informera, dans la mesure du possible, ses ressortissants des problèmes qui peuvent résulter d'un engagement sur un navire immatriculé dans un Etat qui n'a pas ratifié ladite convention, jusqu'à ce qu'il ait acquis la conviction que des normes équivalentes à celles fixées par cette convention sont appliquées. Les mesures prises à cet effet par l'Etat qui ratifie la présente convention ne devront pas être en contradiction avec le principe de libre circulation des travailleurs stipulé par les traités auxquels ces deux Etats peuvent être parties.

Art. 4

1. Si un Membre qui a ratifié la présente convention et dans le port duquel un navire fait escale dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, reçoit une plainte ou acquiert la preuve que ce navire n'est pas conforme aux normes figurant dans la présente convention, après que celle-ci sera entrée en vigueur, il peut adresser un rapport au gouvernement du pays dans lequel est immatriculé le navire, avec copie au Directeur général du Bureau international du Travail et prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité ou la santé.

2. En prenant de telles mesures, le Membre devra en informer immédiatement le plus proche représentant maritime, consulaire ou diplomatique de l'Etat du pavillon et demander à ce représentant d'être présent si possible. Il ne devra pas retenir ou retarder indûment le navire.

3. Aux fins du présent article, on entend par «plainte» toute information soumise par un membre de l'équipage, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, de manière générale, toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris sous l'aspect des risques relatifs à la sécurité ou à la santé de son équipage.

Art. 5

1. La présente convention est ouverte à la ratification des Membres qui sont parties aux instruments internationaux énumérés ci-après ou, en ce qui concerne ceux visés à l'alinéa c), en ont mis en application les dispositions:

- a) la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1960, ou la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974, ou toute convention révisant ces deux conventions;
- b) la convention internationale sur les lignes de charge, 1966, ou toute convention la révisant;
- c) les règles internationales pour prévenir les abordages en mer de 1960, ou la convention sur les règles internationales pour prévenir les abordages en mer, 1972, ou toute convention révisant ces instruments internationaux.

2. La présente convention est en outre ouverte à la ratification de tout Membre qui s'engage, lors de ladite ratification, à satisfaire aux conditions auxquelles le paragraphe précédent subordonne la ratification et qu'il ne remplit pas encore.

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

Art. 6

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 la date à laquelle les ratifications d'au moins dix Membres ayant ensemble un tonnage brut de 25 pour cent de la flotte marchande mondiale auront été enregistrées.

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

Art. 7

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.

Art. 8

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. Quand les conditions énoncées à l'article 6, paragraphe 2, ci-dessus, auront été remplies, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

Art. 9

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.

Art. 10

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.

Art. 11

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 7 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.

Art. 12

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

Le texte qui précède est le texte authentique de la convention dûment adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa soixante-

deuxième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 29 octobre 1976.

En foi de quoi ont apposé leurs signatures, ce onzième jour de novembre 1976.

Suivent les signatures

Annexe

Convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973, ou convention (n° 58) sur l'âge minimum (travail maritime), (révisée), 1936, ou convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920;

Convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936, ou convention (n° 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936, ou convention (n° 130) concernant les soins médicaux et les indemnités de maladie, 1969;

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

Convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970 (art. 4 et 7);

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

Convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946 (art. 5);

Convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936 (art. 3 et 4)¹;

Convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926;

Convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926;

Convention (n° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948;

Convention (n° 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949.

40147

¹ Au cas où le strict respect des normes pertinentes de la convention sur les brevets de capacité des officiers, 1936, poserait des problèmes susceptibles de porter préjudice aux systèmes et aux procédures établis par un Etat pour l'octroi des brevets de capacité, le principe d'équivalence d'ensemble s'appliquera afin qu'il n'y ait pas conflit avec les arrangements pris par cet Etat dans ce domaine.

Protocole de 1996 relatif à la convention sur la marine marchande (normes minima), 1976

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 8 octobre 1996, en sa quatre-vingt-quatrième session;

Notant les dispositions de l'article 2 de la convention sur la marine marchande (normes minima), 1976 (ci-après dénommée «la convention principale»), qui prévoit notamment que:

«Tout Membre qui ratifie la présente convention s'engage:

- a) à édicter une législation à l'égard des navires immatriculés sur son territoire en ce qui concerne:
 - i) les normes de sécurité, y compris celles ayant trait à la compétence de l'équipage, à la durée du travail et à son effectif, afin d'assurer la sauvegarde de la vie humaine à bord des navires;
 - ii) un régime approprié de sécurité sociale;
 - iii) les conditions d'emploi à bord et les arrangements relatifs à la vie à bord, dans la mesure où, à son avis, ils ne sont pas couverts par des conventions collectives ou déterminés par des tribunaux compétents d'une façon qui lie de la même manière les armateurs et les gens de mer intéressés;
 et à vérifier que les dispositions d'une telle législation équivalent, dans l'ensemble, aux conventions ou aux articles de conventions auxquels il est fait référence dans l'annexe à la présente convention, pour autant que les Membres ne soit pas autrement tenu de donner effet aux conventions en question»;

Notant aussi les dispositions de l'article 4, paragraphe 1, de la convention principale, qui prévoit que:

«Si un Membre qui a ratifié la présente convention et dans le port duquel un navire fait escale dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation reçoit une plainte ou acquiert la preuve que ce navire n'est pas conforme aux normes figurant dans la présente convention, après que celle-ci sera entrée en vigueur, il peut adresser un rapport au gouvernement du pays dans lequel est immatriculé le navire, avec copie au Directeur général du Bureau international du Travail, et prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité ou la santé»;

Rappelant la convention concernant la discrimination (emploi et profession) 1958, dont l'article 1, paragraphe 1, dispose:

«Aux fins de la présente convention, le terme «discrimination» comprend:

- a) toute distinction, exclusion ou préférence fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, l'opinion politique, l'ascendance nationale ou l'origine sociale, qui a pour effet de détruire ou d'altérer l'égalité de chances ou de traitement en matière d'emploi ou de profession;
- b) toute autre distinction, exclusion ou préférence ayant pour effet de détruire ou d'altérer l'égalité de chances ou de traitement en matière d'emploi ou de profession, qui pourra être spécifiée par le Membre intéressé après consultation des

organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs, s'il en existe, et d'autres organismes appropriés»;

Rappelant l'entrée en vigueur, le 16 novembre 1994, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982;

Rappelant la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978, telle qu'amendée en 1995, de l'Organisation maritime internationale;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la révision partielle de la convention principale, question qui constitue le quatrième point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'un protocole relatif à la convention principale,

adopte, ce vingt-deuxième jour d'octobre mil neuf cent quatre-vingt-seize, le protocole ci-après, qui sera dénommé Protocole de 1996 relatif à la convention sur la marine marchande (normes minima), 1976.

Art. 1

1. Tout Membre qui ratifie le présent protocole étendra la liste des conventions figurant en annexe à la convention principale pour y inclure les conventions de la partie A de l'annexe supplémentaire ainsi que, le cas échéant, celles des conventions énumérées dans la partie B de cette annexe qu'il accepte en conformité avec l'article 3 ci-après.

2. En ce qui concerne la convention de la partie A de l'annexe supplémentaire qui n'est pas encore en vigueur, cette extension ne prendra effet que lorsque ladite convention entrera en vigueur.

Art. 2

Un Membre peut ratifier le présent protocole en même temps qu'il ratifie la convention principale, ou à tout moment après la ratification de celle-ci, en communiquant sa ratification formelle du protocole au Directeur général du Bureau international du Travail aux fins d'enregistrement.

Art. 3

1. Tout Membre qui ratifie le présent protocole doit, le cas échéant, préciser, dans une déclaration accompagnant son instrument de ratification, laquelle ou lesquelles des conventions énumérées dans la partie B de l'annexe supplémentaire il accepte.

2. Un Membre qui n'a pas accepté toutes les conventions énumérées dans la partie B de l'annexe supplémentaire peut, par une déclaration ultérieure communiquée au Directeur général du Bureau international du Travail, spécifier la ou les autres conventions qu'il accepte.

Art. 4

1. Aux fins de l'application des articles 1, paragraphe 1, et 3 du présent protocole, l'autorité compétente consultera préalablement les organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer.
2. L'autorité compétente devra, dès que cela est réalisable, mettre à la disposition des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer toutes informations relatives aux ratifications, déclarations et dénonciations notifiées par le Directeur général du Bureau international du Travail conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1, ci-dessous.

Art. 5

Aux fins de l'application du présent protocole, la convention sur le rapatriement des marins (révisée), 1987, doit, dans le cas d'un Membre qui l'a acceptée, être considérée comme se substituant à la convention sur le rapatriement des marins, 1926.

Art. 6

1. Le présent protocole 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. Le présent protocole entrera en vigueur douze mois après que les ratifications de cinq Membres, y compris trois dont les flottes marchandes atteignent chacune un tonnage brut égal ou supérieur à un million, auront été enregistrées.
3. Par la suite, ce protocole entrera en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date où sa ratification aura été enregistrée.

Art. 7

Tout Membre ayant ratifié le présent protocole peut le dénoncer à tout moment où la convention principale est elle-même ouverte à dénonciation, conformément à son article 7, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistré. La dénonciation de ce protocole ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée.

Art. 8

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, déclarations ainsi que tous actes de dénonciations qui lui seront communiqués par les Membres de l'Organisation.
2. Quand les conditions énoncées à l'article 6, paragraphe 2, ci-dessus auront été remplies, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle le présent protocole entrera en vigueur.

Art. 9

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.

Art. 10

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 du présent protocole 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.

Art. 11

Aux fins de la révision du présent protocole et de sa fermeture à ratification, les dispositions de l'article 11 de la convention principale s'appliqueront *mutatis mutandis*.

Art. 12

Les versions française et anglaise du texte du présent protocole font également foi.

Le texte qui précède est le texte authentique du protocole dûment adopté par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa quatre-vingt-quatrième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 22 octobre 1996.

En foi de quoi ont apposé leurs signatures, ce vingt-deuxième jour d'octobre 1996.

Suivent les signatures

Annexe supplémentaire

Partie A

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

et

Convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996

Partie B

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

Convention (n° 135) concernant les représentants des travailleurs, 1971

Convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987

Convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987

Rapport sur les conventions et les recommandations adoptées en 1996 par la Conférence internationale du Travail lors de sa 84e session (maritime) du 15 juin 1998

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1998
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	38
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	98.036
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.09.1998
Date	
Data	
Seite	3997-4067
Page	
Pagina	
Ref. No	10 109 574

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.