

Document
mis en distribution
le 12 décembre 2002
N° 453

ASSEMBLÉE NATIONALE
CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958
DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 4 décembre 2002.

PROJET DE LOI

autorisant la ratification des conventions de l'Organisation internationale du travail n° 163 concernant le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, n° 166 concernant le rapatriement des marins, n° 178 concernant l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer, n° 179 concernant le recrutement et le placement des gens de mer, n° 180 concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs de navires, et du protocole relatif à la convention n° 147 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands,

(Renvoyé à la commission des affaires étrangères, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présenté

au nom de M. Jean-Pierre RAFFARIN,
Premier ministre,
par M. Dominique de VILLEPIN,
ministre des affaires étrangères.

Traités et conventions.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La Conférence internationale du travail (CIT) a adopté lors de sa 74^e session, les 8 et 9 octobre 1987, deux conventions, la convention n° 163 sur le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, et la convention n° 166 sur le rapatriement des marins (révisée). Lors de sa 84^e session, la CIT a adopté, le 22 octobre 1996, la convention n° 178 sur l'inspection des conditions de travail et de la vie des gens de mer, la convention n° 179 sur le recrutement et le placement des gens de mer, la convention n° 180 sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires et le protocole à la convention n° 147 sur la marine marchande (normes minima).

Dans son rapport à la 87^e session de la CIT, intitulé *Un travail décent*, le directeur général du Bureau international du travail a indiqué que « le but fondamental de l'OIT aujourd'hui est que chaque femme et chaque homme puissent accéder à un travail décent et productif dans des conditions de liberté, d'équité, de sécurité et de dignité ». Cet objectif global a été appuyé par la Conférence qui souhaite le poursuivre dans le contexte de la mondialisation. Le concept de travail décent est considéré comme pertinent pour tous les pays, qu'ils soient développés, en développement ou en transition. Il est également applicable à tous les secteurs de l'économie mondiale et très certainement au secteur maritime.

Depuis plusieurs décennies, l'industrie maritime a connu de profondes transformations et a dû s'adapter à l'introduction de nouvelles méthodes de gestion, ainsi qu'aux progrès rapides des technologies utilisées à bord des navires comme dans les ports. Les conditions d'emploi et de travail des marins, des pêcheurs et des travailleurs portuaires en ont subi les conséquences.

Des changements ont notamment été observés dans les possibilités d'emploi, les qualifications exigées, la taille et la composition des équipages.

Compte tenu du caractère international des activités de commerce maritime, et dans le but de favoriser le développement de règles sociales au profit des gens de mer, il est nécessaire de renforcer et moderniser les conventions maritimes de l'OIT. Cette démarche correspond au souci fortement affirmé par la France de la nécessaire prise en compte de l'élément humain dans la sécurité maritime et se double d'une volonté de l'Union européenne de faire progresser l'harmonisation sociale.

Les six conventions maritimes comportent des normes contraignantes pour les Etats qui les ratifient. Elles sont complétées par des recommandations, non contraignantes, qui proposent des orientations politiques pour adapter la législation des Etats Parties.

*
* *

La convention n° 163 sur le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, vise à favoriser la mise à disposition des marins de moyens ou de services de bien-être.

Les termes « moyens et services de bien-être » désignent des moyens et services de bien-être, culturels, de loisirs et d'information (**article 1^{er}**).

Tout membre s'engage à veiller à ce que des moyens et services de bien-être soient fournis dans les ports appropriés (**article 2**). La France remplit déjà ses obligations vis-à-vis de la population maritime, française et étrangère, présente dans ses ports, notamment en appliquant les prescriptions contenues dans la recommandation n° 48 de l'OIT du 24 octobre 1936 relative aux conditions de séjour des marins dans les ports. Les structures facilitant les conditions de séjour des marins dans les ports français sont essentiellement gérées par l'Association pour la gestion des institutions sociales maritimes (AGISM), investie d'une mission d'intérêt général, et par la Fédération des associations d'accueil des marins qui regroupe les associations de droit privé, gérant des foyers dans les ports.

Toute discrimination est interdite, notamment en fonction de la race ou de la nationalité, dans l'accès à ces moyens et à ces services (**article 3**).

L'examen périodique de l'adaptation des moyens et services de bien-être est prévu à l'**article 5**. Il nécessite un suivi administratif et peut faire l'objet de consultations tripartites dans le cadre de commissions d'hygiène et de prévention ou de conseils portuaires de bien-être. A cet effet, la compétence de la commission de prévention des accidents du travail des gens de mer, créée auprès du ministre chargé des gens de mer, sera étendue aux questions de bien-être des marins. Il n'en résulte cependant aucune formalité supplémentaire pour les marins bénéficiaires du dispositif.

Conformément à l'**article 8**, la convention est entrée en vigueur douze mois après la date du dépôt de l'instrument de ratification de deux Etats membres, soit le 3 octobre 1990. Elle a été ratifiée par douze Etats à ce jour.

*
* *

La convention n° 166 sur le rapatriement des marins (révisée) présente l'intérêt d'organiser en un seul texte le rapatriement des marins.

L'**article 1^{er}** définit le champ d'application de la convention à tous les navires de mer, de propriété publique ou privée, qui sont immatriculés dans le territoire d'un Etat adhérent de la convention, aux armateurs et aux marins de ces navires (paragraphe 1). Le terme « marin » désigne plus précisément toute personne employée, à quelque titre que ce soit, à bord d'un

navire auquel la convention s'applique (paragraphe 4).

L'**article 2**, paragraphe 1, détaille les cas dans lesquels tout marin a le droit d'être rapatrié. La législation nationale ou les conventions collectives doivent prévoir les durées maximales des périodes d'embarquement au terme desquelles le marin a droit au rapatriement, ces durées devant être inférieures à douze mois (paragraphe 2).

Les destinations du rapatriement figurent à l'**article 3**.

L'**article 4**, relatif aux dispositions à prendre pour le rapatriement, fixe le principe de la responsabilité de l'armateur pour l'organisation de celui-ci.

En application des dispositions actuelles du code du travail maritime, l'armateur a l'obligation légale de veiller au rapatriement du marin. Ces dispositions s'appliquent également aux marins étrangers embarqués sur des navires battant pavillon français.

La France a conclu avec un certain nombre d'Etats des accords maritimes bilatéraux où figurent des clauses relatives à l'assistance et au rapatriement des marins.

En cas de défaillance de l'armateur, l'**article 5** indique que cette obligation incombe par défaut à l'Etat dans le territoire duquel le navire est immatriculé. S'il omet de le faire, l'Etat dont le marin est ressortissant ou celui à partir duquel le marin doit être rapatrié peuvent organiser le rapatriement.

La France n'applique pas de procédure de « rapatriement forcé » des marins étrangers tant que les marins assurent la garde de leur navire ou demeurent à bord.

L'assistance des marins abandonnés (en ce qui concerne la fourniture de nourriture, de vêtements et éventuellement, d'hébergement) est assurée par les services sociaux locaux ou les associations ; la fourniture d'eau et d'électricité est effectuée par les services du port ou par des moyens financiers relevant du budget de l'Etat. Les marins, y compris étrangers, bénéficient de l'accès au système judiciaire. Dans certains cas d'une exceptionnelle gravité, la France a, en tant qu'Etat du port, pris en charge le rapatriement de marins étrangers à la place de l'armateur et de l'Etat du pavillon défaillant. La ratification du texte constituera le fondement juridique sur la base duquel des actions en vue de recouvrer les frais engagés pourront être entreprises.

Dans le cadre d'un rapatriement, un marin doit pouvoir être en mesure d'obtenir un passeport ou toute autre pièce d'identité (**article 6**) et le temps passé dans l'attente de ce rapatriement ne peut être déduit des congés payés (**article 7**).

La France a déjà ratifié la convention n° 108 de l'OIT sur la pièce d'identité des gens de mer, qui reconnaît que les marins titulaires d'un livret professionnel maritime correspondant aux prescriptions de cette convention possèdent une véritable pièce d'identité, qui constitue un document internationalement reconnu. Ce document permet aux marins étrangers de descendre à terre et de transiter par le territoire français pour rejoindre leur port d'embarquement ou pour rentrer chez eux.

Chaque Etat membre doit assister les marins à rapatrier (**article 10**), s'assurer que l'armateur respecte les dispositions de la convention (**article 11**) et que le texte de celle-ci est disponible pour l'équipage, dans une langue compréhensible (**article 12**).

L'**article 13** précise que cette convention révisé la convention sur le rapatriement des marins de 1926.

Conformément à l'**article 15**, la convention est entrée en vigueur douze mois après le dépôt de deux instruments de ratification, soit le 5 octobre 1991. Huit Etats l'ont ratifiée à ce jour.

La ratification de cette convention s'inscrit dans le cadre d'une réflexion engagée internationalement dans le cadre d'une démarche conjointe de l'Organisation maritime internationale (OMI) et du BIT sur le sort des marins étrangers abandonnés dans les ports français par leurs armateurs. Afin de faire face aux cas d'abandon de marins dans les ports nationaux, des moyens financiers d'intervention ont d'ores et déjà été prévus pour des actions

sociales d'urgence en faveur des marins dans le cadre du budget du ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, ces aides étant versées par l'intermédiaire de l'AGISM. Ce fonds d'urgence peut aussi intervenir en cas de défection de l'armateur dans le cas de marins employés sur des navires français.

Par ailleurs, l'adoption récente par l'OMI et le BIT de deux résolutions « sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances pour mort, lésions corporelles et abandon des gens de mer » amènera prochainement à renforcer la législation dans ce domaine.

La ratification par les Etats de la convention n° 166 contribuera au règlement et à la prévention de ces situations, souvent dramatiques. La ratification par la France constituera donc un signal fort pour le secteur maritime, manifestant sa volonté de prévenir et régler les situations de marins abandonnés dans les ports nationaux.

*
* *

La convention n° 178 sur l'inspection du travail (gens de mer) édicte les règles minima d'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer.

Le terme « inspecteur » est défini dans l'**article 1^{er}** de la convention. Il désigne tout fonctionnaire ou agent public chargé d'inspecter les conditions de travail et de vie des gens de mer, ainsi que toute 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 (ministres, services gouvernementaux).

L'organisation de l'inspection est détaillée dans les articles 2 à 5 : c'est l'autorité centrale de coordination qui assure la responsabilité de l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer (**article 2**). Chaque membre veillera à ce que tous les navires immatriculés sur son territoire soient inspectés à des intervalles n'excédant pas trois ans (**article 3**, paragraphe 1). Un membre, qui reçoit une plainte ou acquiert la preuve qu'un navire immatriculé sur son territoire ne se conforme pas à la législation nationale, devra prendre des mesures pour procéder à l'inspection du navire dès que cela est réalisable (paragraphe 2). Les inspecteurs qualifiés devront être en nombre suffisant (**article 4**).

Le décret n° 99-489 du 7 juin 1999 paru au *Journal officiel* du 12 juin 1999 a pour objet de répartir entre les agents des affaires maritimes les compétences attribuées en droit commun respectivement au contrôleur du travail, à l'inspecteur du travail, au directeur départemental et au directeur régional du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle. Ce texte, pris en application de la loi du 26 février 1996 (codifiée sur ce point à l'article L. 742-1 du code du travail), rénove profondément l'inspection du travail dans le domaine maritime, en créant un véritable service d'inspection du travail maritime. Il maintient au sein des services des affaires maritimes les missions de contrôle de la réglementation du travail, de conseil et d'information dans les domaines du travail maritime. L'exigence d'efficacité du service public trouve en effet sa solution dans l'approche globale des problèmes sociaux du secteur maritime, en s'ancrant dans la tradition maritime très appréciée du « guichet unique ». La volonté du législateur est donc de reconnaître au sein des affaires maritimes le caractère généraliste de la mission de l'inspection du travail française, chargée d'intervenir dans le domaine du droit du travail maritime.

Les sanctions sont prévues à l'**article 7**.

Il revient à l'autorité centrale de publier un rapport annuel sur les activités d'inspections (**article 9**).

Enfin, les dispositions finales indiquent que la convention remplace la recommandation sur l'inspection du travail des gens de mer de 1926 (**article 10**) et qu'elle entre en vigueur douze mois après la date de la ratification par le deuxième Etat (**article 12**), ce qui est le cas

depuis le 22 avril 2000. Sept Etats ont ratifié la convention.

Ainsi, l'adhésion aux règles fixées par l'OIT en matière d'inspection du travail et de vie des gens de mer conforte la mise en place de ces services d'inspection du travail maritime et renforce la légitimité de leurs missions. La ratification de la convention n° 178 répond à un besoin de renforcement du contrôle des conditions sociales d'exploitation des navires ainsi qu'au souhait de la profession. Un des axes de coopération menée par la France avec le Bureau international du travail porte sur la formation des inspecteurs du travail maritime.

*
* *

La convention n° 179 sur le recrutement et le placement des gens de mer fixe les normes encadrant le fonctionnement des sociétés assurant les services de recrutement et de placement des gens de mer.

L'expression « service de recrutement et de placement », définie à l'**article 1^{er}**, 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.

L'encadrement juridique de ces sociétés de prestation de main-d'œuvre permettra de limiter le démembrement de la fonction d'armateur qui contribuait à rendre opaque la chaîne du transport maritime et à diluer les responsabilités.

L'**article 2** prévoit que les services de recrutement et de placement privés doivent être agréés par l'Etat signataire.

La faculté pour les gens de mer d'exercer les droits de l'homme fondamentaux, y compris les droits syndicaux, est rappelée (**article 3**).

Un certain nombre de règles minimales doit être respecté afin d'apporter des garanties relatives à la formation, la qualification, la rémunération, la solvabilité, la couverture sociale et le rapatriement des marins (**article 4**).

Les services de recrutement et de placement ont l'obligation de tenir un registre de tous les gens de mer recrutés et placés par leur intermédiaire. Ce registre est tenu à la disposition des services chargés de l'inspection du travail maritime (**article 5**).

L'**article 7** prévoit que la convention révisé la convention n° 9 sur le placement des marins de 1920. En conséquence la ratification par un membre de la convention n° 179 vaut, à partir de la date de son entrée en vigueur, acte de dénonciation de la convention n° 9 (**article 10**). La convention est entrée en vigueur le 25 mai 2000 et a été ratifiée par six Etats.

Cette ratification permettra de préciser et d'encadrer le recours aux prestataires de main-d'œuvre maritime. L'adaptation des règles de droit commun du code du travail à ces opérations de recrutement et de placement des gens de mer s'avère donc nécessaire.

*
* *

La convention n° 180 sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires établit les règles applicables en matière de temps de travail des marins, précise les limites des durées quotidienne et hebdomadaire de travail ainsi que le nombre minimal d'heures de repos. Elle a été obtenue principalement à l'initiative de la France.

Dans l'**article 2**, l'expression « durée de travail » désigne le temps durant lequel un marin est tenu d'effectuer un travail sur un navire. L'expression « heures de repos » désigne le temps qui n'est pas compris dans la durée de travail ; elle n'inclut pas les interruptions de courte durée.

L'**article 5** fixe le nombre maximal d'heures de travail et le nombre minimal d'heures de repos.

Ces dispositions correspondent globalement à celles du code du travail maritime à l'exception notamment de deux points mineurs où la législation interne devra être modifiée ou complétée : modification de la durée maximale au cours de deux semaines consécutives en cas d'armement à deux bordées ; introduction d'une durée maximale de travail journalière au long cours pour le personnel placé en dehors du quart.

Par ailleurs, l'**article 5**, paragraphe 7, prévoit l'affichage de l'organisation du travail à bord et la réglementation applicable en matière de durée du travail. Ces dispositions sont déjà applicables à bord des navires battant pavillon français.

Aucun marin de moins de dix-huit ans ne doit travailler de nuit (**article 6**).

L'obligation de tenir à bord un registre normalisé des heures de travail et un tableau normalisé de l'Organisation internationale du travail est prévue à l'**article 8**, ce qui impliquera une adaptation de ces documents.

L'autorité compétente doit vérifier et viser les registres (**article 9**).

Concernant les effectifs des navires, l'effectif embarqué doit être suffisant en nombre et en qualité pour garantir la sécurité de l'expédition maritime (**article 11**). Aucune personne âgée de moins de seize ans ne doit travailler à bord d'un navire (**article 12**).

Les responsabilités de l'armateur et du capitaine figurent à l'**article 13**.

La convention révisé la convention n° 109 sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs de 1958 (**article 16**).

La convention est entrée en vigueur six mois après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification (**article 18**), soit le 6 juin 2002. Au mois de septembre 2002, elle avait été ratifiée par neuf Etats.

*
* *

Le protocole à la convention n° 147 de 1976 sur la marine marchande (normes minima) contient les dispositions des conventions de l'Organisation maritime internationale en matière de sécurité et de formation.

Il prévoit, dans son **article 1^{er}**, que la ratification du protocole comporte obligatoirement l'adhésion aux conventions de l'OIT n° 133 sur le logement des équipages et n° 180 sur la durée de travail des gens de mer et les effectifs des navires, ainsi que, le cas échéant, aux conventions n° 108 sur les pièces d'identité des gens de mer, n° 135 concernant les représentants des travailleurs, n° 164 sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer) et n° 166 sur le rapatriement des marins (révisée). Le premier groupe appartient à la partie A de l'annexe au texte principal, le second à la partie B.

Tout membre qui ratifie ce protocole doit, le cas échéant, préciser, dans une déclaration accompagnant son instrument de ratification, la ou les conventions énumérées dans la partie B à l'annexe au texte principal avec lesquelles il accepte d'être lié (**article 3**).

Les conventions de ces annexes A et B sont soit déjà ratifiées soit en cours de ratification par la France, hormis la convention n° 164 sur la protection de la santé et les soins médicaux des gens de mer – dont les dispositions sont cependant déjà largement appliquées.

La ratification de ce protocole à la convention n° 147, comme celle de la convention n° 180, s'inscrivent dans un « contexte communautaire ». En effet, la directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer reflète les dispositions des conventions de l'OIT en matière de durée du travail.

Il en est de même de la directive 1999/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des

gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté. En effet, elle comporte un lien logique avec la convention n° 180 de l'OIT sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires et avec le protocole à la convention n° 147 sur les normes minima dans la marine marchande, adoptés par l'OIT en 1996. Cette directive vise à permettre le contrôle du respect des normes de durée du travail de l'OIT à bord de tout navire faisant escale dans un port communautaire, quel que soit son pavillon, ces dispositions devant être transposées dans le droit interne avant le 30 juin 2002.

Enfin, la Commission européenne a adressé une recommandation en date du 18 novembre 1998 à tous les Etats membres de l'Union européenne, leur demandant expressément d'engager les procédures de ratification de la convention n° 180 et du protocole à la convention n° 147.

La ratification du protocole conduira à préciser par voie réglementaire l'habilitation des inspecteurs du travail maritime institués par le décret du 7 juin 1999 à participer aux contrôles prévus en application de ces directives, au titre de l'Etat du port.

Le protocole est entré en vigueur le 29 juin 2002, soit un an après la cinquième ratification.

*
* *

La ratification de cet ensemble de conventions et du protocole concernant le secteur maritime permettra à la France de conforter sa position dans le suivi des travaux menés au sein du Bureau international du travail, sous présidence française dans le cadre du programme intitulé « *Pour un travail décent dans l'industrie maritime* ». La France a manifesté son soutien à ce programme par l'introduction d'un volet maritime dans le relevé de conclusions France-BIT, signé le 21 novembre 2001, et dont un des objectifs est de moderniser en les regroupant dans un instrument unique l'ensemble des normes maritimes actuelles dans la perspective de faire adopter cet instrument lors d'une session maritime de la Conférence internationale du travail en 2005.

Telles sont les principales observations qu'appellent les conventions de l'Organisation internationale du travail n° 163 sur le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, n° 166 sur le rapatriement des marins, n° 178 sur l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer, n° 179 sur le recrutement et le placement des gens de mer, n° 180 sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs de navires, et le protocole à la convention n° 147 sur les normes minima en matière de marine marchande qui, comportant des dispositions à caractère législatif, sont soumises au Parlement, conformément à l'article 53 de la Constitution.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,
Sur le rapport du ministre des affaires étrangères,
Vu l'article 39 de la Constitution,
Décrète :

Le présent projet de loi autorisant la ratification des conventions de l'Organisation internationale du travail n° 163 concernant le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, n° 166 concernant le rapatriement des marins, n° 178 concernant l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer, n° 179 concernant le recrutement et le placement des gens de mer, n° 180 concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs de navires, et du protocole relatif à la convention n° 147 concernant les normes

minima à observer sur les navires marchands, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté à l'Assemblée nationale par le ministre des affaires étrangères qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article 1^{er}

Est autorisée la ratification de la convention n° 163 de l'Organisation internationale du travail concernant le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, adoptée à Genève le 8 octobre 1987, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 2

Est autorisée la ratification de la convention n° 166 de l'Organisation internationale du travail concernant le rapatriement des marins, adoptée à Genève le 9 octobre 1987, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 3

Est autorisée la ratification de la convention n° 178 de l'Organisation internationale du travail concernant l'inspection des conditions de travail et de la vie des gens de mer, adoptée à Genève le 22 octobre 1996, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 4

Est autorisée la ratification de la convention n° 179 de l'Organisation internationale du travail concernant le recrutement et le placement des gens de mer, adoptée à Genève le 22 octobre 1996, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 5

Est autorisée la ratification de la convention n° 180 de l'Organisation internationale du travail concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, adoptée à Genève le 22 octobre 1996, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 6

Est autorisée la ratification du protocole relatif à la convention n° 147 de l'Organisation internationale du travail concernant les normes minima à observer sur les navires marchands, adopté à Genève le 22 octobre 1996, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 4 décembre 2002.

Signé : Jean-Pierre Raffarin

Par le Premier ministre :

Le ministre des affaires étrangères,
Signé : Dominique de Villepin

CONVENTION N° 163
de l'Organisation internationale du Travail
concernant le bien-être des gens de mer,
en mer et dans les ports,
adoptée à Genève le 8 octobre 1987

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,
Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du travail et
s'y étant réunie le 24 septembre 1987, en sa soixante-quatorzième session ;

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

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

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention
internationale,
adopte, ce huitième jour d'octobre mil neuf cent quatre-vingt-sept, la convention ci-après, qui
sera dénommée Convention sur le bien-être des gens de mer, 1987.

Article 1^{er}

1. Aux fins de la présente convention

a) Les termes « gens de mer » ou « marin » désignent toutes les personnes qui sont
employées, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire de mer, de propriété publique ou
privée, autre qu'un navire de guerre ;

b) Les termes « moyens et services de bien-être » désignent des moyens et services de
bien-être, culturels, de loisirs et d'information.

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

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

Article 2

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

2. Tout Membre doit veiller à ce que les arrangements nécessaires soient pris pour le
financement des moyens et services de bien-être fournis conformément aux dispositions de la
présente convention.

Article 3

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

employés.

2. Tout Membre doit déterminer, après consultation des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer, quels sont les ports appropriés aux fins du présent article.

Article 4

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

Article 5

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

Article 6

Tout Membre s'engage :

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

Article 7

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

Article 8

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

Article 9

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

Article 10

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

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

Article 11

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

Article 12

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

Article 13

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

a) La ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit, nonobstant l'article 9 ci-dessus, dénonciation immédiate de la présente convention portant révision, sous réserve que la présente convention soit entrée en vigueur ;

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

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

Article 14

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

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-quatorzième session, qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 9 octobre 1987.

En foi de quoi ont apposé leurs signatures, ce seizième jour d'octobre 1987 :

Le Directeur général
du Bureau international du Travail,
Francis Blanchard
Le Président de la Conférence,
Werner Dollinger

CONVENTION N° 166
de l'Organisation internationale du Travail
concernant le rapatriement des marins (révisée),
adoptée à Genève le 9 octobre 1987

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

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

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

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

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

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention
internationale,
adopte, ce neuvième jour d'octobre mil neuf cent quatre-vingt-sept, la convention ci-après,
qui sera dénommée Convention sur le rapatriement des marins (révisée), 1987.

PARTIE I
CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS
Article 1^{er}

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

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

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

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

PARTIE II
DROITS
Article 2

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

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

PARTIE III
DESTINATION
Article 3

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

PARTIE IV
DISPOSITIONS À PRENDRE POUR LE RAPATRIEMENT

Article 4

1. L'armateur aura la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés et rapides. Le transport aérien sera le mode normal de transport.
2. Les frais de rapatriement seront pris en charge par l'armateur.
3. Quand le rapatriement a eu lieu parce que le marin concerné a été reconnu coupable, conformément à la législation nationale ou aux conventions collectives, d'un manquement grave aux obligations de son emploi, aucune disposition de la présente convention ne fait

obstacle au droit de recouvrer, totalement ou partiellement les frais de rapatriement auprès du marin, conformément à la législation nationale ou aux conventions collectives.

4. Les frais à la charge de l'armateur doivent inclure :

- a) le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement, conformément à l'article 3 ci-dessus ;
- b) le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement ;
- c) la rémunération et les indemnités du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement si cela est prévu par la législation nationale ou par les conventions collectives ;
- d) le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement ;
- e) le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permette de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.

5. L'armateur ne pourra exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement, et il ne pourra non plus recouvrer auprès du marin les frais de rapatriement sur sa rémunération ou ses autres droits, sauf dans les conditions prévues au paragraphe 3 ci-dessus.

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

Article 5

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

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

PARTIE V AUTRES DISPOSITIONS

Article 6

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

Article 7

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

Article 8

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

Article 9

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

Article 10

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

Article 11

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

Article 12

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

PARTIE VI DISPOSITIONS FINALES

Article 13

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

Article 14

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

Article 15

1. La présente convention ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification aura été enregistrée par le Directeur général du Bureau international du Travail.

2. Elle entrera en vigueur douze mois après que les ratifications de deux Membres auront été enregistrées par le Directeur général du Bureau international du Travail.

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

Article 16

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

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

Article 17

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

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

Article 18

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

Article 19

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

Article 20

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

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

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

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

Article 21

Les versions française et anglaise du texte de la présente convention font également foi.
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-quatorzième session, qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 9 octobre 1987.

En foi de quoi ont apposé leurs signatures, ce seizième jour d'octobre 1987 :

Le Directeur général
du Bureau international du Travail,
Francis Blanchard
Le Président de la Conférence,
Werner Dollinger

CONVENTION N° 178
de l'Organisation internationale du Travail
concernant l'inspection des conditions de travail
et de vie des gens en mer,
adoptée à Genève le 22 octobre 1996

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
Article 1^{er}

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 Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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 induite.

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.

Article 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
Article 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
Article 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.

Article 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
Article 10

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

Article 11

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

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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 :

Le Directeur général
du Bureau international du Travail,
Michel Hansenne
Le Président de la Conférence,
James Hubbard

CONVENTION N° 179
de l'Organisation internationale du Travail
concernant le recrutement
et le placement des gens de mer,
adoptée à Genève le 22 octobre 1996

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.

Article 1^{er}

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'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 ;

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.

Article 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.

Article 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.

Article 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) interdise 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.

Article 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.

Article 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.

Article 7

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

Article 8

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

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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 révision totale ou partielle.

Article 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.

Article 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 :

*Le Directeur général
du Bureau international du Travail,
Michel Hansenne
Le Président de la Conférence,
James Hubbard*

CONVENTION N° 180
de l'Organisation internationale du Travail
concernant la durée du travail des gens de mer
et les effectifs des navires,
adoptée à Genève le 22 octobre 1996

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
Article 1^{er}

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 intéressés.

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

Article 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 telles 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

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 6

Aucun marin âgé de moins de dix-huit 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 seize à dix-huit ans, conformément aux programmes et calendriers établis, s'en trouverait affectée.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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

Article 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.

Article 12

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

PARTIE IV RESPONSABILITÉS DE L'ARMATEUR ET DU CAPITAINE

Article 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

Article 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.

Article 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

Article 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.

Article 17

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

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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 :

Le Directeur général
du Bureau international du Travail,
Michel Hansenne
Le Président de la Conférence,
James Hubbard

PROTOCOLE RELATIF à la convention de 1976 sur la marine marchande (normes minima) de l'Organisation internationale du Travail, adopté à Genève le 22 octobre 1996

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,

b) 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 » ;

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.

Article 1^{er}

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.

Article 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.

Article 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.

Article 4

1. Aux fins de l'application des articles 1^{er}, 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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 de tous actes de dénonciation 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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*.

Article 12

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

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.

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 :

Le Directeur général
du Bureau international du Travail,
Michel Hansenne
Le Président de la Conférence,
James Hubbard

N° 453 – Projet de loi autorisant la ratification des conventions de l'Organisation internationale du travail no 163 sur le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports