

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL GENÈVE

FORMULAIRE DE RAPPORT

RELATIF À LA

CONVENTION (N° 147)

SUR LA MARINE MARCHANDE

(NORMES MINIMA), 1976

Le présent formulaire de rapport est destiné aux pays qui ont ratifié la convention. Il a été approuvé par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, conformément à l'article 22 de la Constitution de l'OIT, dont la teneur est la suivante: «Chacun des Membres s'engage à présenter au Bureau international du Travail un rapport annuel sur les mesures prises par lui pour mettre à exécution les conventions auxquelles il a adhéré. Ces rapports seront rédigés sous la forme indiquée par le Conseil d'administration et devront contenir les précisions demandées par ce dernier.»

La matière qui fait l'objet de cette convention peut dépasser la compétence immédiate du ministère responsable des questions de travail, de telle façon que la préparation d'un rapport complet sur la convention peut nécessiter la consultation d'autres ministères ou agences gouvernementales concernés.

CONSEILS PRATIQUES POUR LA RÉDACTION DES RAPPORTS

Premiers rapports

S'il s'agit du premier rapport de votre gouvernement faisant suite à l'entrée en vigueur de la convention dans votre pays, des informations complètes doivent être données sur chacune des dispositions de la convention et sur chaque question du formulaire de rapport.

Rapports subséquents

Dans les rapports subséquents, normalement, des informations ne doivent être données que sur les points suivants:

- a) toutes nouvelles mesures législatives ou autres affectant l'application de la convention;

- b) réponses aux questions du formulaire de rapport sur l'application pratique de la convention (par exemple: informations statistiques, résultats d'inspections, décisions judiciaires ou administratives), ainsi que sur la communication de copies du rapport aux organisations représentatives des employeurs et des travailleurs et sur des observations éventuelles reçues de ces organisations;

- c) **réponses aux commentaires des organes de contrôle:** le rapport doit contenir une réponse à tout commentaire de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations ou de la Commission de la Conférence sur l'application des normes concernant l'application de la convention dans votre pays.
-

Article 22 de la Constitution de l'OIT

Rapport pour la période du _____ au _____

présenté par le gouvernement de _____

relatif à la

CONVENTION (N° 147) SUR LA MARINE MARCHANDE (NORMES MINIMA), 1976

(ratification enregistrée le _____)

I. Prière de donner la liste des lois et règlements qui appliquent les dispositions de la convention. Prière d'annexer au rapport des exemplaires de ces textes, à moins qu'ils n'aient déjà été communiqués au Bureau international du Travail.

Prière d'indiquer si ces lois et règlements ont été adoptés ou modifiés en vue de permettre la ratification de la convention ou comme conséquence de cette ratification.

II. Prière de donner pour chacun des articles suivants de la convention des indications détaillées sur les lois et règlements mentionnés ci-dessus, ou sur d'autres mesures, en vertu desquels l'article est appliqué. Prière de fournir en outre toutes les indications sollicitées spécifiquement ci-après à propos de tel ou tel article.

Si la commission d'experts ou la Commission de l'application des conventions et recommandations de la Conférence ont demandé des précisions ou formulé une observation sur les mesures prises pour appliquer la convention, prière de fournir les renseignements demandés ou de faire connaître quelle action a été entreprise par votre gouvernement pour régler les points en question.

Article 1

1. Sous réserve des dispositions contraires figurant dans le présent article, la présente convention s'applique à tout navire de mer, de propriété publique ou privée, affecté, pour des fins commerciales, au transport de marchandises ou de passagers ou utilisé à d'autres fins commerciales.

2. La législation nationale déterminera quand un navire sera réputé navire de mer aux fins de la présente convention.

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

4. La présente convention ne s'applique pas:

- a) aux navires dont la voile est le principal moyen de propulsion, qu'ils soient ou non équipés d'une machine auxiliaire;
- b) aux navires affectés à la pêche, à la chasse à la baleine ou à des opérations similaires;
- c) aux navires de faible tonnage ni aux navires tels que les plates-formes de forage et d'exploitation quand ils ne sont pas utilisés pour la navigation; la décision relative aux navires qui sont visés par la présente disposition sera prise par l'autorité compétente de chaque pays, en consultation avec les organisations les plus représentatives des armateurs et des gens de mer.

5. Aucune disposition de la présente convention ne devra être considérée comme étendant le champ d'application des conventions énumérées dans l'annexe à la présente convention ou d'aucune des dispositions de celles-ci.

Paragraphe 2 – Prière d'indiquer dans quelles circonstances un navire sera réputé navire de mer aux fins de la présente convention.

Paragraphe 3 – Prière d'indiquer si les lois et règlements nationaux pertinents s'appliquent aux remorqueurs de mer.

Paragraphe 4, alinéa c) – Prière d'indiquer toute décision prise par l'autorité compétente, en consultation avec les organisations les plus représentatives des armateurs et des gens de mer, aux fins d'exclure du champ d'application de la convention les navires de faible tonnage et les navires tels que les plates-formes de forage et d'exploitation quand ils ne sont pas utilisés pour la navigation.

Article 2

Tout Membre qui ratifie la présente convention s'engage:

- a) à édicter une législation à l'égard des navires immatriculés sur son territoire en ce qui concerne:
 - i) les normes de sécurité, y compris celles ayant trait à la compétence de l'équipage, à la durée du travail et à son effectif, afin d'assurer la sauvegarde de la vie humaine à bord des navires;
 - ii) un régime approprié de sécurité sociale;
 - iii) les conditions d'emploi à bord et les arrangements relatifs à la vie à bord, dans la mesure où, à son avis, ils ne sont pas couverts par des conventions collectives ou déterminés par des tribunaux compétents d'une façon qui lie de la même manière les armateurs et les gens de mer intéressés;et à vérifier que les dispositions d'une telle législation équivalent, dans l'ensemble, aux conventions ou aux articles de conventions auxquels il est fait référence dans l'annexe à la présente convention, pour autant que le Membre ne soit pas autrement tenu de donner effet aux conventions en question;
- b) à exercer effectivement sa juridiction ou son contrôle sur les navires immatriculés sur son territoire en ce qui concerne:
 - i) les normes de sécurité, y compris celles ayant trait à la compétence de l'équipage, à la durée du travail et à son effectif, prescrites par la législation nationale;
 - ii) la mise en œuvre du régime de sécurité sociale prescrit par la législation nationale;
 - iii) les conditions d'emploi à bord et les arrangements relatifs à la vie à bord prescrits par la législation nationale ou déterminés par des tribunaux compétents d'une façon qui lie de la même manière les armateurs et les gens de mer intéressés;
- c) à vérifier que des mesures assurant un contrôle efficace des autres conditions d'emploi à bord et des autres arrangements relatifs à la vie à bord sont, lorsque le Membre n'exerce pas de juridiction effective, convenues entre les armateurs ou leurs organisations et des organisations de gens de mer constituées conformément aux dispositions fondamentales de la convention sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948, et de la convention sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949;
- d) à faire en sorte:
 - i) qu'il existe des procédures adéquates, soumises à la supervision générale de l'autorité compétente et faisant suite, le cas échéant, à des consultations tripartites entre cette autorité et les organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer, concernant le recrutement des gens de mer sur des navires immatriculés sur son territoire et concernant l'examen des plaintes déposées à ce sujet;
 - ii) qu'il existe des procédures adéquates, soumises à la supervision générale de l'autorité compétente faisant suite, le cas échéant, à des consultations tripartites entre cette autorité et les organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer concernant l'examen de toute plainte relative à l'engagement et formulée si possible au moment de l'engagement, sur son territoire, de gens de mer de sa propre nationalité sur des navires immatriculés dans un pays étranger et à s'assurer que de telles plaintes, ainsi que toute plainte relative à l'engagement et formulée si possible au moment de l'engagement, sur son territoire, de gens de mer étrangers sur des navires immatriculés dans un pays étranger, soient transmises promptement par l'autorité compétente à l'autorité compétente du pays dans lequel le navire est immatriculé, avec copie au Directeur général du Bureau international du Travail;
- e) à faire en sorte que les gens de mer engagés sur des navires immatriculés sur son territoire soient convenablement qualifiés ou formés aux fonctions pour lesquelles ils sont recrutés, compte tenu de la recommandation sur la formation professionnelle des gens de mer, 1970;
- f) à vérifier par des inspections ou par d'autres moyens appropriés que les navires immatriculés sur son territoire sont conformes aux conventions internationales du travail applicables en vigueur qu'il a ratifiées, à la législation requise par l'alinéa a) du présent article et, dans la mesure où, compte tenu de la législation nationale, on le considère approprié, aux conventions collectives;
- g) à faire une enquête officielle sur tous les accidents maritimes graves impliquant des navires immatriculés sur son territoire, notamment lorsqu'il y a eu blessure ou perte de vie humaine, le rapport final de cette enquête devant normalement être rendu public.

Alinéa a) – Prière de fournir des indications détaillées sur les dispositions des lois et règlements nationaux qui traitent des matières mentionnées à cet alinéa.

Prière de spécifier en quoi ces lois et règlements équivalent dans l'ensemble aux conventions ou aux articles de conventions auxquels il est fait référence dans l'annexe à la présente convention¹. Dans la mesure où les conventions énumérées dans cette annexe ont été ratifiées par votre pays, il peut être renvoyé aux renseignements relatifs à leur application fournis dans des rapports déjà communiqués par votre gouvernement: prière cependant de fournir des informations sur les faits nouveaux qui ont eu des répercussions sur l'application de ces conventions depuis la présentation des rapports en question.

¹ Les dispositions de fond pertinentes des conventions en cause sont reproduites à la fin du présent formulaire.

Prière d'indiquer dans quelle mesure les conditions d'emploi à bord et les arrangements relatifs à la vie à bord sont 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. Prière de joindre à la réponse un échantillon représentatif de telles conventions, sentences ou décisions.

Alinéa b) – Prière de décrire les mesures prises pour exercer effectivement la juridiction ou le contrôle en ce qui concerne l'observation des lois, règlements et sentences ou décisions des tribunaux compétents traitant des aspects mentionnés au présent alinéa.

Alinéa c) – Prière de fournir des indications détaillées sur les mesures convenues entre les armateurs ou leurs organisations et les organisations de gens de mer en vue d'assurer un contrôle efficace des conditions d'emploi à bord et des arrangements relatifs à la vie à bord sur lesquels votre gouvernement n'exerce pas de juridiction effective. Prière de fournir des exemplaires des accords ou autres documents énonçant de telles mesures.

Alinéa d) – Prière d'indiquer quelles sont les procédures existantes en ce qui concerne:

- *le recrutement des gens de mer sur des navires immatriculés dans votre pays;*
- *l'examen de plaintes déposées au sujet du recrutement de gens de mer sur des navires immatriculés dans votre pays;*
- *l'examen de plaintes déposées au sujet du recrutement dans votre pays de gens de mer de votre propre nationalité sur des navires immatriculés dans un pays étranger.*

Prière d'indiquer quelle autorité exerce la supervision générale des mesures mentionnées ci-dessus, ainsi que la nature de cette supervision. Prière de fournir des indications détaillées sur toutes consultations tripartites entre l'autorité compétente et les organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer concernant ces mesures.

Prière d'indiquer les dispositions prises pour assurer la transmission des plaintes relatives au recrutement dans votre pays de gens de mer sur des navires immatriculés dans un pays étranger à l'autorité compétente de ce pays.

Alinéa e) – Prière de fournir des renseignements sur les mesures prises pour assurer que les gens de mer engagés sur des navires immatriculés dans votre pays soient convenablement qualifiés ou formés aux fonctions pour lesquelles ils sont recrutés, compte tenu de la recommandation sur la formation professionnelle des gens de mer, 1970¹.

Alinéa f) – Prière de décrire le système d'inspection ou les autres dispositions existantes qui permettent de vérifier l'application des diverses normes mentionnées à cet alinéa et de fournir des indications détaillées sur le fonctionnement de ces dispositions (par exemple, effectif du personnel d'inspection, nombre et résultat des inspections, instruction des plaintes, sanctions imposées).

Alinéa g) – Prière d'indiquer les dispositions prises pour effectuer des enquêtes officielles sur les cas d'accidents maritimes graves et de dire si le rapport final de telles enquêtes est rendu public. Prière de fournir des indications sur le nombre des enquêtes faites au cours de la période couverte par le présent rapport et sur les mesures prises à la suite de ces enquêtes.

Article 3

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

Prière de décrire les mesures prises pour donner effet à cet article.

Article 4

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

¹ Les dispositions de fond pertinentes des conventions en cause sont reproduites à la fin du présent formulaire.

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

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

Prière de décrire toutes mesures prises en exécution de cet article et de donner des renseignements sur leur fonctionnement (par exemple, le nombre et la nature des cas examinés, ainsi que le genre de mesures prises le cas échéant).

Article 5

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

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

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

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

III. Prière d'indiquer si des tribunaux judiciaires ou autres ont rendu des décisions comportant des questions de principe relatives à l'application de la convention. Dans l'affirmative, prière de fournir le texte de ces décisions.

IV. Prière de fournir des observations générales sur la manière dont la convention est appliquée dans votre pays, en communiquant par exemple des extraits de rapports de l'autorité ou des autorités responsables de l'application de la convention.

V. Prière d'indiquer à quelles organisations représentatives des employeurs et des travailleurs copie du présent rapport a été communiquée, conformément à l'article 23, paragraphe 2, de la Constitution de l'OIT¹. Si copie du rapport n'a pas été communiquée aux organisations représentatives des employeurs et/ou des travailleurs, ou si elle a été communiquée à des organismes autres que ces organisations, prière de fournir des informations sur toute particularité existant dans votre pays qui expliquerait cette situation.

Prière d'indiquer si vous avez reçu des organisations d'employeurs et de travailleurs intéressées des observations quelconques, soit de caractère général, soit à propos du présent rapport ou du rapport précédent, sur l'application pratique des dispositions de la convention ou sur l'application des mesures législatives ou autres faisant porter effet aux dispositions de la convention. Dans l'affirmative, prière de communiquer le texte de ces observations, en y joignant telles remarques que vous jugerez utiles.

¹ L'article 23, paragraphe 2, de la Constitution est ainsi conçu: «Chaque Membre communiquera aux organisations représentatives reconnues telles aux fins de l'article 3 copie des informations et rapports transmis au Directeur général en application des articles 19 et 22.»

ANNEXE

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

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

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

convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970 (articles 4 et 7);

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

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

convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936 (articles 3 et 4)¹;

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

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

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

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

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

ANNEXE

**TEXTE DES DISPOSITIONS DE FOND PERTINENTES DES CONVENTIONS ÉNUMÉRÉES
DANS L'ANNEXE À LA CONVENTION N° 147 AINSI QUE DE LA RECOMMANDATION N° 137**

Convention n° 138: Age minimum, 1973

Article 1

Tout Membre pour lequel la présente convention est en vigueur s'engage à poursuivre une politique nationale visant à assurer l'abolition effective du travail des enfants et à élever progressivement l'âge minimum d'admission à l'emploi ou au travail à un niveau permettant aux adolescents d'atteindre le plus complet développement physique et mental.

Article 2

1. Tout Membre qui ratifie la présente convention devra spécifier, dans une déclaration annexée à sa ratification, un âge minimum d'admission à l'emploi ou au travail sur son territoire et dans les moyens de transport immatriculés sur son territoire; sous réserve des dispositions des articles 4 à 8 de la présente convention, aucune personne d'un âge inférieur à ce minimum ne devra être admise à l'emploi ou au travail dans une profession quelconque.

2. Tout Membre ayant ratifié la présente convention pourra, par la suite, informer le Directeur général du Bureau international du Travail, par de nouvelles déclarations, qu'il relève l'âge minimum spécifié précédemment.

3. L'âge minimum spécifié conformément au paragraphe 1 du présent article ne devra pas être inférieur à l'âge auquel cesse la scolarité obligatoire, ni en tout cas à quinze ans.

4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 du présent article, tout Membre dont l'économie et les institutions scolaires ne sont pas suffisamment développées pourra, après consultation des organisations d'employeurs et de travailleurs intéressées, s'il en existe, spécifier, en une première étape, un âge minimum de quatorze ans.

5. Tout Membre qui aura spécifié un âge minimum de quatorze ans en vertu du paragraphe précédent devra, dans les rapports qu'il est tenu de présenter au titre de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail, déclarer:

- a) soit que le motif de sa décision persiste;
- b) soit qu'il renonce à se prévaloir du paragraphe 4 ci-dessus à partir d'une date déterminée.

Article 3

1. L'âge minimum d'admission à tout type d'emploi ou de travail qui, par sa nature ou les conditions dans lesquelles il s'exerce, est susceptible de compromettre la santé, la sécurité ou la moralité des adolescents ne devra pas être inférieur à dix-huit ans.

2. Les types d'emploi ou de travail visés au paragraphe 1 ci-dessus seront déterminés par la législation nationale ou l'autorité compétente, après consultation des organisations d'employeurs et de travailleurs intéressées, s'il en existe.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus, la législation nationale ou l'autorité compétente pourra, après consultation des organisations

d'employeurs et de travailleurs intéressées, s'il en existe, autoriser l'emploi ou le travail d'adolescents dès l'âge de seize ans à condition que leur santé, leur sécurité et leur moralité soient pleinement garanties et qu'ils aient reçu, dans la branche d'activité correspondante, une instruction spécifique et adéquate ou une formation professionnelle.

Article 4

1. Pour autant que cela soit nécessaire et après avoir consulté les organisations d'employeurs et de travailleurs intéressées, s'il en existe, l'autorité compétente pourra ne pas appliquer la présente convention à des catégories limitées d'emploi ou de travail lorsque l'application de la présente convention à ces catégories soulèverait des difficultés d'exécution spéciales et importantes.

2. Tout Membre qui ratifie la présente convention devra, dans le premier rapport sur l'application de celle-ci qu'il est tenu de présenter au titre de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail, indiquer, avec motifs à l'appui, les catégories d'emploi qui auraient été l'objet d'une exclusion au titre du paragraphe 1 du présent article, et exposer, dans ses rapports ultérieurs, l'état de sa législation et de sa pratique quant à ces catégories, en précisant dans quelle mesure il a été donné effet ou il est proposé de donner effet à la présente convention à l'égard desdites catégories.

3. Le présent article n'autorise pas à exclure du champ d'application de la présente convention les emplois ou travaux visés à l'article 3.

Article 5

1. Tout Membre dont l'économie et les services administratifs n'ont pas atteint un développement suffisant pourra, après consultation des organisations d'employeurs et de travailleurs intéressées, s'il en existe, limiter, en une première étape, le champ d'application de la présente convention.

2. Tout Membre qui se prévaut du paragraphe 1 du présent article devra spécifier, dans une déclaration annexée à sa ratification, les branches d'activité économique ou les types d'entreprises auxquels s'appliqueront les dispositions de la présente convention.

3. Le champ d'application de la présente convention devra comprendre au moins: les industries extractives; les industries manufacturières; le bâtiment et les travaux publics; l'électricité, le gaz et l'eau; les services sanitaires; les transports, entrepôts et communications; les plantations et autres entreprises agricoles exploitées principalement à des fins commerciales, à l'exclusion des entreprises familiales ou de petites dimensions produisant pour le marché local et n'employant pas régulièrement des travailleurs salariés.

4. Tout Membre ayant limité le champ d'application de la convention en vertu du présent article:

- a) devra indiquer, dans les rapports qu'il est tenu de présenter au titre de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail, la situation générale de l'emploi ou du travail des adolescents et des enfants dans les branches d'ac-

tivité qui sont exclues du champ d'application de la présente convention ainsi que tout progrès réalisé en vue d'une plus large application des dispositions de la convention;

- b) pourra, en tout temps, étendre le champ d'application de la convention par une déclaration adressée au Directeur général du Bureau international du Travail.

Article 6

La présente convention ne s'applique ni au travail effectué par des enfants ou des adolescents dans des établissements d'enseignement général, dans des écoles professionnelles ou techniques ou dans d'autres institutions de formation professionnelle, ni au travail effectué par des personnes d'au moins quatorze ans dans des entreprises, lorsque ce travail est accompli conformément aux conditions prescrites par l'autorité compétente après consultation des organisations d'employeurs et de travailleurs intéressées, s'il en existe, et qu'il fait partie intégrante:

- a) soit d'un enseignement ou d'une formation professionnelle dont la responsabilité incombe au premier chef à une école ou à une institution de formation professionnelle;
- b) soit d'un programme de formation professionnelle approuvé par l'autorité compétente et exécuté principalement ou entièrement dans une entreprise;
- c) soit d'un programme d'orientation destiné à faciliter le choix d'une profession ou d'un type de formation professionnelle.

Article 7

1. La législation nationale pourra autoriser l'emploi à des travaux légers des personnes de treize à quinze ans ou l'exécution, par ces personnes, de tels travaux, à condition que ceux-ci:

- a) ne soient pas susceptibles de porter préjudice à leur santé ou à leur développement;
- b) ne soient pas de nature à porter préjudice à leur assiduité scolaire, à leur participation à des programmes d'orientation ou de formation professionnelles approuvés par l'autorité compétente ou à leur aptitude à bénéficier de l'instruction reçue.

2. La législation nationale pourra aussi, sous réserve des conditions prévues aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 ci-dessus, autoriser l'emploi ou le travail des personnes d'au moins quinze ans qui n'ont pas encore terminé leur scolarité obligatoire.

3. L'autorité compétente déterminera les activités dans lesquelles l'emploi ou le travail pourra être autorisé conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article et prescrira la durée, en heures, et les conditions de l'emploi ou du travail dont il s'agit.

4. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, un Membre qui a fait usage des dispositions du paragraphe 4 de l'article 2 peut, tant qu'il s'en prévaut, substituer les âges de douze et quatorze ans aux âges de treize et quinze ans indiqués au paragraphe 1 et l'âge de quatorze ans à l'âge de quinze ans indiqué au paragraphe 2 du présent article.

Article 8

1. Après consultation des organisations d'employeurs et de travailleurs intéressées, s'il en existe, l'autorité compétente pourra, en dérogation à l'interdiction d'emploi ou de travail prévue à l'article 2 de

la présente convention, autoriser, dans des cas individuels, la participation à des activités telles que des spectacles artistiques.

2. Les autorisations ainsi accordées devront limiter la durée en heures de l'emploi ou du travail autorisés et en prescrire les conditions.

Article 9

1. L'autorité compétente devra prendre toutes les mesures nécessaires, y compris des sanctions appropriées, en vue d'assurer l'application effective des dispositions de la présente convention.

2. La législation nationale ou l'autorité compétente devra déterminer les personnes tenues de respecter les dispositions donnant effet à la convention.

3. La législation nationale ou l'autorité compétente devra prescrire les registres ou autres documents que l'employeur devra tenir et conserver à disposition; ces registres ou documents devront indiquer le nom et l'âge ou la date de naissance, dûment attestés dans la mesure du possible, des personnes occupées par lui ou travaillant pour lui et dont l'âge est inférieur à dix-huit ans.

Convention n° 58:

Age minimum (travail maritime) (révisée), 1936

Article 1

Pour l'application de la présente convention, le terme «navire» doit être entendu de tous les bateaux, navires ou bâtiments, quels qu'ils soient, de propriété publique ou privée, effectuant une navigation maritime, à l'exclusion des navires de guerre.

Article 2

1. Les enfants de moins de quinze ans ne peuvent être employés au travail à bord des navires, autres que ceux sur lesquels sont seuls employés les membres d'une même famille.

2. Toutefois, la législation nationale peut autoriser la délivrance de certificats permettant aux enfants âgés de quatorze ans au moins d'être employés dans les cas où une autorité scolaire ou une autre autorité appropriée désignée par la législation nationale s'est assurée, après avoir dûment pris en considération la santé et l'état physique de l'enfant, ainsi que les avantages futurs aussi bien qu'immédiats que l'emploi envisagé peut comporter pour lui, que cet emploi est dans l'intérêt de l'enfant.

Article 3

Les dispositions de l'article 2 ne s'appliqueront pas au travail des enfants sur les bateaux-écoles, à la condition que ce travail soit approuvé et surveillé par l'autorité publique.

Article 4

Dans le but de permettre le contrôle de l'application des dispositions de la présente convention, tout capitaine ou patron devra tenir un registre d'inscription ou un rôle d'équipage mentionnant toutes les personnes de moins de seize ans employées à bord, avec l'indication de la date de leur naissance.

**Convention n° 7:
Age minimum (travail maritime), 1920**

Article 1

Pour l'application de la présente convention, le terme «navire» doit être entendu de tous les bateaux, navires ou bâtiments, quels qu'ils soient, de propriété publique ou privée, effectuant une navigation maritime, à l'exclusion des navires de guerre.

Article 2

Les enfants de moins de quatorze ans ne peuvent être employés au travail à bord des navires, autres que ceux sur lesquels sont seuls employés les membres d'une même famille.

Article 3

Les dispositions de l'article 2 ne s'appliqueront pas au travail des enfants sur les bateaux-écoles, à la condition que ce travail soit approuvé et surveillé par l'autorité publique.

Article 4

Dans le but de permettre le contrôle de l'application des dispositions de la présente convention, tout capitaine ou patron devra tenir un registre d'inscription ou un rôle d'équipage mentionnant toutes les personnes de moins de seize ans employées à bord, avec l'indication de la date de leur naissance.

**Convention n° 55: Obligations de l'armateur en cas
de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936**

Article 1

1. La présente convention s'applique à toute personne employée à bord d'un navire, autre qu'un navire de guerre, immatriculé dans un territoire pour lequel la présente convention est en vigueur et qui effectue habituellement une navigation maritime.

2. Toutefois, tout Membre de l'Organisation internationale du Travail pourra prévoir dans sa législation nationale telles exceptions qu'il estimerait nécessaires en ce qui concerne:

- a) les personnes employées à bord:
 - i) des navires appartenant à une autorité publique lorsque ces navires n'ont pas une affectation commerciale;
 - ii) des bateaux de pêche côtière;
 - iii) des bateaux d'une jauge brute inférieure à vingt-cinq tonnes;
 - iv) des bateaux en bois de construction primitive, tels que des «dhows» et jonques;
- b) les personnes employées à bord pour le compte d'un employeur autre que l'armateur;
- c) les personnes employées, exclusivement dans les ports, à la réparation, au nettoyage, au chargement ou au déchargement des navires;
- d) les membres de la famille de l'armateur;
- e) les pilotes.

Article 2

1. Les obligations de l'armateur doivent couvrir les risques:

- a) de maladie ou d'accident survenus entre la date stipulée dans le contrat d'engagement pour le commencement du service et l'expiration de l'engagement;
- b) de décès résultant d'une telle maladie ou d'un tel accident.

2. Toutefois, la législation nationale peut prévoir des exceptions:

- a) pour l'accident qui n'est pas survenu au service du navire;
- b) pour l'accident ou la maladie imputable à un acte intentionnel ou à une faute intentionnelle ou à l'inconduite du malade, du blessé ou du décédé;
- c) pour la maladie ou l'infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement.

3. La législation nationale peut prévoir que les obligations de l'armateur ne s'appliqueront pas en ce qui concerne la maladie, ni en ce qui concerne le décès imputable directement à la maladie, lorsque la personne employée a refusé de se soumettre à un examen médical au moment de l'engagement.

Article 3

Aux fins de la présente convention l'assistance à la charge de l'armateur comprend:

- a) le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques de qualité et quantité suffisantes;
- b) la nourriture et le logement.

Article 4

1. L'assistance doit être à la charge de l'armateur jusqu'à guérison du malade ou du blessé, ou jusqu'à constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité.

2. Toutefois, la législation nationale peut prévoir que l'assistance à la charge de l'armateur sera limitée à une période qui ne pourra être inférieure à seize semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie.

3. En outre, s'il existe un système d'assurance-maladie obligatoire, un système d'assurance-accidents obligatoire ou un système de réparation des accidents du travail, qui soit en vigueur pour les marins dans le territoire où le navire est immatriculé, la législation nationale peut prévoir:

- a) que l'armateur cessera d'être responsable à l'égard d'une personne malade ou blessée à partir du moment où cette personne a droit à l'assistance médicale en vertu du système d'assurance ou de réparation;
- b) que l'armateur cessera d'être responsable, à partir du moment prescrit par la loi pour l'octroi de l'assistance médicale en vertu du système d'assurance ou de réparation aux bénéficiaires dudit système, même lorsque la personne malade ou blessée n'est pas elle-même couverte par ce système, à la condition qu'elle n'en soit pas exclue en raison de toute restriction visant particulièrement les travailleurs étrangers ou les travailleurs ne résidant pas sur le territoire où le navire est immatriculé.

Article 5

1. Lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, l'armateur doit payer:

- a) tant que le malade ou le blessé demeure à bord, la totalité du salaire;

- b) à partir du débarquement, si le malade ou le blessé a des charges de famille, la totalité ou une partie du salaire selon les prescriptions de la législation nationale, jusqu'à guérison ou jusqu'à constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité.

2. Toutefois, la législation nationale peut limiter la responsabilité de l'armateur quant au paiement de la totalité ou d'une partie du salaire à une personne débarquée à une période qui ne pourra être inférieure à seize semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie.

3. En outre, s'il existe un système d'assurance-maladie obligatoire, un système d'assurance-accidents obligatoire ou un système de réparation des accidents du travail qui soit en vigueur pour les marins dans le territoire où le navire est immatriculé, la législation nationale peut prévoir:

- a) que l'armateur cessera d'être responsable à l'égard d'une personne malade ou blessée à partir du moment où cette personne a droit aux prestations en espèces en vertu du système d'assurance ou de réparation;
- b) que l'armateur cessera d'être responsable, à partir du moment prescrit par la loi pour l'octroi des prestations en espèces en vertu du système d'assurance ou de réparation aux bénéficiaires dudit système, même lorsque la personne malade ou blessée n'est pas elle-même couverte par ce système, à la condition qu'elle n'en soit pas exclue en raison de toute restriction visant particulièrement les travailleurs étrangers ou les travailleurs ne résidant pas sur le territoire où le navire est immatriculé.

Article 6

1. L'armateur doit supporter les frais de rapatriement de tout malade ou blessé débarqué en cours de route par suite d'une maladie ou d'un accident.

2. Le port de rapatriement doit être:

- a) ou le port d'engagement;
- b) ou le port de départ du navire;
- c) ou un port du pays du malade ou du blessé ou du pays dont relève le malade ou le blessé;
- d) ou un autre port fixé par accord entre l'intéressé et le capitaine ou l'armateur, avec l'approbation de l'autorité compétente.

3. Les frais de rapatriement doivent comprendre toutes dépenses relatives au transport, au logement et à la nourriture du malade ou du blessé pendant le voyage, ainsi que les frais d'entretien du malade ou du blessé jusqu'au moment fixé pour son départ.

4. Si le malade ou le blessé est en état de travailler, l'armateur peut s'acquitter de la prestation de rapatriement à sa charge en lui procurant un emploi convenable à bord d'un navire se rendant à l'une des destinations prévues au paragraphe 2 du présent article.

Article 7

1. L'armateur doit supporter les frais funéraires en cas de décès survenu à bord, ou en cas de décès survenu à terre lorsque au moment de sa mort le décédé aurait pu prétendre à l'assistance à la charge de l'armateur.

2. La législation nationale peut prévoir le remboursement, par une institution d'assurance, des frais supportés par l'armateur, lorsque le système d'assurance sociale ou de réparation comporte une prestation pour frais funéraires.

Article 8

La législation nationale doit exiger de l'armateur ou de son représentant qu'il prenne des mesures afin de sauvegarder les biens laissés à bord par le malade, le blessé ou le décédé visé par la présente convention.

Article 9

La législation nationale doit prévoir des dispositions en vue d'assurer une solution rapide et peu coûteuse des litiges auxquels peuvent donner lieu les obligations de l'armateur en vertu de la présente convention.

Article 10

L'armateur peut être exempté des obligations stipulées aux articles 4, 6 et 7 de la présente convention dans la mesure où ces obligations seraient assumées par les pouvoirs publics.

Article 11

La présente convention ainsi que les législations nationales, en ce qui concerne les prestations dues en vertu de la présente convention, doivent être interprétées et appliquées de manière à assurer l'égalité de traitement à tous les marins, sans distinction de nationalité, de résidence ou de race.

Article 12

Rien dans la présente convention n'affecte toute loi, toute sentence, toute coutume ou tout accord entre les armateurs et les marins qui assure des conditions plus favorables que celles prévues par la présente convention.

Convention n° 56: Assurance-maladie des gens de mer, 1936

Article 1

1. Toute personne employée à bord d'un navire, autre qu'un navire de guerre, immatriculé dans un territoire pour lequel la présente convention est en vigueur et qui pratique la navigation maritime ou la pêche maritime, sera assujettie à l'assurance-maladie obligatoire, que la personne soit employée comme capitaine ou comme membre de l'équipage, ou à un autre titre au service du navire.

2. Toutefois, tout Membre de l'Organisation internationale du Travail pourra prévoir dans sa législation nationale telles exceptions qu'il estimera nécessaires en ce qui concerne:

- a) les personnes employées à bord des navires appartenant à une autorité publique, lorsque ces navires n'ont pas une affectation commerciale;
- b) les personnes dont le salaire ou le revenu dépasse une limite déterminée;
- c) les personnes qui ne reçoivent pas de rémunération en espèces;
- d) les personnes ne résidant pas sur le territoire du Membre;
- e) les personnes qui n'ont pas atteint ou qui ont dépassé des limites d'âge déterminées;
- f) les membres de la famille de l'employeur;
- g) les pilotes.

Article 2

1. L'assuré incapable de travailler et privé de salaire par suite de maladie a droit à une indemnité en espèces au moins pendant les vingt-six premières semaines ou pendant les cent quatre-vingts premiers jours d'incapacité, à compter du premier jour indemnisé.

2. Le droit à indemnité peut être subordonné à l'accomplissement d'un stage et à l'expiration d'un délai d'attente de quelques jours, à compter du début de l'incapacité.

3. Le taux de l'indemnité accordée conformément à la présente convention ne doit jamais être inférieur à celui qui est fixé par le régime général d'assurance-maladie obligatoire, si un tel régime existe, mais ne vise pas les gens de mer.

4. L'indemnité peut être suspendue:

- a) tant que l'assuré se trouve à bord ou à l'étranger;
- b) tant que l'assuré est entretenu aux frais de l'assurance ou de fonds publics; toutefois, la suspension ne sera que partielle pour l'assuré qui a des charges de famille;
- c) tant que l'assuré reçoit déjà, par ailleurs, en vertu de la loi, et pour la même maladie, une autre allocation; dans ce cas, la suspension sera totale ou partielle, selon que cette dernière allocation est équivalente ou inférieure à l'indemnité payable en vertu du régime d'assurance-maladie.

5. L'indemnité peut être réduite ou supprimée en cas de maladie résultant d'une faute intentionnelle de l'assuré.

Article 3

1. L'assuré a droit, gratuitement, à partir du début de la maladie et au moins jusqu'à l'expiration de la période prévue pour l'attribution de l'indemnité de maladie, au traitement par un médecin dûment qualifié, ainsi qu'à la fourniture de médicaments et de moyens thérapeutiques de qualité et quantité suffisantes.

2. Toutefois, une participation aux frais de l'assistance peut être demandée à l'assuré dans des conditions à fixer par la législation nationale.

3. L'assistance peut être suspendue tant que l'assuré se trouve à bord ou à l'étranger.

4. Chaque fois que les circonstances l'exigent, l'institution d'assurance peut pourvoir à l'hospitalisation du malade en lui accordant, outre l'assistance médicale et les soins nécessaires, l'entretien complet.

Article 4

1. Lorsque l'assuré se trouve à l'étranger et a perdu son droit au salaire, même partiel, pour cause de maladie, l'indemnité à laquelle il aurait eu droit s'il n'avait pas été à l'étranger doit être payée à sa famille, en tout ou en partie, jusqu'à son retour sur le territoire du Membre.

2. La législation nationale peut prescrire ou autoriser l'attribution des prestations suivantes:

- a) suppléments à l'indemnité prévue à l'article 2 lorsque l'assuré a des charges de famille;
- b) secours en nature ou en espèces en cas de maladie des membres de la famille de l'assuré vivant dans son ménage et à sa charge.

Article 5

1. La législation nationale doit établir les conditions dans lesquelles l'assuré se trouvant sur le territoire du Membre a droit à des prestations en cas de maternité.

2. La législation nationale peut établir les conditions dans lesquelles la femme de l'assuré, tant qu'elle se trouve sur le territoire du Membre, bénéficie des prestations en cas de maternité.

Article 6

1. Au décès de l'assuré, une indemnité dont le montant est déterminé par la législation nationale doit être versée aux membres de la famille du décédé, ou affectée aux frais des funérailles.

2. Lorsqu'un système de pension est en vigueur au profit des ayants droit des marins décédés, l'attribution de l'indemnité prévue au paragraphe précédent n'est pas obligatoire.

Article 7

Le bénéfice de l'assurance doit être accordé, même pour les maladies survenant au cours d'une période déterminée, après la fin du dernier engagement. Cette période doit être fixée par la législation nationale de façon à couvrir le temps qui s'écoule normalement entre des engagements successifs.

Article 8

1. Les assurés et leurs employeurs doivent participer à la constitution des ressources de l'assurance.

2. La législation nationale peut prévoir une contribution financière des pouvoirs publics.

Article 9

1. L'assurance-maladie doit être gérée par des institutions autonomes placées sous le contrôle administratif et financier des pouvoirs publics et ne poursuivant aucun but lucratif.

2. Les assurés, et, s'il s'agit d'institutions d'assurance créées en vertu de la loi spécialement au profit des gens de mer, les employeurs, doivent participer à la gestion des institutions dans des conditions déterminées par la législation nationale, qui peut prévoir également la participation d'autres intéressés.

3. Toutefois, la gestion de l'assurance-maladie peut être assumée directement par l'Etat lorsque et aussi longtemps que la gestion par des institutions autonomes est rendue difficile ou impossible en raison des conditions nationales.

Article 10

1. L'assuré doit avoir un recours en cas de litige au sujet de son droit aux prestations.

2. Les litiges doivent être soumis à une procédure rapide et peu coûteuse pour l'assuré, soit par leur dévolution à des juridictions spéciales, soit par tout autre moyen que la législation nationale estime approprié.

Article 11

Rien dans la présente convention n'affecte toute loi, toute sentence, toute coutume ou tout accord entre les armateurs et les marins qui assure des conditions plus favorables que celles prévues par la présente convention.

**Convention n° 130:
Soins médicaux et indemnités de maladie, 1969**

PARTIE I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1

Aux fins de la présente convention:

- a) le terme «*législation*» comprend les lois et règlements, aussi bien que les dispositions statutaires en matière de sécurité sociale;
- b) le terme «*prescrit*» signifie déterminé par ou en vertu de la législation nationale;
- c) l'expression «*entreprise industrielle*» comprend toute entreprise relevant des branches suivantes d'activité économique: industries extractives; industries manufacturières; bâtiment et travaux publics; électricité, gaz et eau; transports, entrepôts et communications;
- d) le terme «*résidence*» désigne la résidence habituelle sur le territoire du Membre et le terme «*résident*» désigne une personne qui réside habituellement sur le territoire du Membre;
- e) l'expression «*à charge*» vise l'état de dépendance présumé existant dans des cas prescrits;
- f) le terme «*épouse*» désigne une épouse qui est à la charge de son mari;
- g) le terme «*enfant*» désigne:
 - i) un enfant qui est au-dessous de l'âge auquel la scolarité obligatoire prend fin ou un enfant de moins de quinze ans, l'âge le plus élevé devant être pris en considération; toutefois, un Membre qui a fait une déclaration en application de l'article 2 peut, aussi longtemps que cette déclaration est en vigueur, appliquer la convention comme si le terme «*enfant*» ne visait qu'un enfant qui est au-dessous de l'âge auquel la scolarité obligatoire prend fin ou un enfant de moins de quinze ans;
 - ii) dans des conditions prescrites, un enfant au-dessous d'un âge plus élevé que l'âge indiqué au sous-alinéa précédent, lorsqu'il est placé en apprentissage, poursuit ses études ou est atteint d'une maladie chronique ou d'une infirmité le rendant inapte à l'exercice d'une activité professionnelle quelconque, à moins que la législation nationale ne définisse le terme «*enfant*» comme comprenant tout enfant au-dessous d'un âge sensiblement plus élevé que l'âge indiqué au sous-alinéa précédent;
- h) l'expression «*bénéficiaire type*» désigne un homme ayant une épouse et deux enfants;
- i) le terme «*stage*» désigne soit une période de cotisation, soit une période d'emploi, soit une période de résidence, soit une combinaison quelconque de ces périodes, selon ce qui est prescrit;
- j) le terme «*maladie*» désigne tout état morbide, quelle qu'en soit la cause;
- k) l'expression «*soins médicaux*» comprend les services connexes.

Article 2

1. Un Membre dont l'économie et les ressources médicales n'ont pas atteint un développement suffisant peut, par une déclaration motivée accompagnant sa ratification, se réserver le bénéfice des dérogations temporaires prévues au sous-alinéa g) i) de l'article 1, à l'article 11, à l'article 14, à l'article 20 et au paragraphe 2 de l'article 26.

2. Tout Membre qui a fait une déclaration en application du paragraphe précédent doit, dans les rapports sur l'application de la présente convention qu'il est tenu de présenter en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail, faire connaître à propos de chacune des dérogations dont il s'est réservé le bénéfice:

- a) soit que les raisons qu'il a eues pour ce faire existent toujours;
- b) soit qu'il renonce, à partir d'une date déterminée, à se prévaloir de la dérogation en question.

3. Tout Membre qui a fait une déclaration en application du paragraphe 1 du présent article devra, selon l'objet de sa déclaration et lorsque les circonstances le permettront:

- a) augmenter le nombre des personnes protégées;
- b) étendre les soins médicaux disponibles;
- c) étendre la durée d'attribution des indemnités de maladie.

Article 3

1. Tout Membre dont la législation protège des salariés peut, par une déclaration accompagnant sa ratification, exclure temporairement de l'application de la présente convention les salariés du secteur agricole qui, à la date de ladite ratification, ne sont pas encore protégés par une législation conforme aux normes prévues par la convention.

2. Tout Membre qui a fait une déclaration en application du paragraphe précédent doit, dans les rapports sur l'application de la présente convention qu'il est tenu de présenter en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail, indiquer dans quelle mesure il a donné suite et quelle suite il se propose de donner aux dispositions de la convention en ce qui concerne les salariés du secteur agricole, ainsi que tous progrès réalisés en vue de son application auxdits salariés, ou, s'il n'a pas de changement à signaler, fournir toutes explications appropriées.

3. Tout Membre qui a fait une déclaration en application du paragraphe 1 du présent article devra augmenter le nombre des salariés protégés du secteur agricole dans la mesure et selon le rythme permis par les circonstances.

Article 4

1. Tout Membre qui ratifie la présente convention peut, par une déclaration accompagnant sa ratification, exclure de l'application de la convention:

- a) les gens de mer, y compris les marins-pêcheurs,
- b) les agents de la fonction publique,

lorsque ces catégories sont protégées par des régimes spéciaux qui octroient, au total, des prestations au moins équivalentes à celles qui sont prévues par la présente convention.

2. Lorsqu'une déclaration faite en application du paragraphe précédent est en vigueur, le Membre peut exclure:

- a) les personnes visées par cette déclaration du nombre des personnes prises en compte pour le calcul des pourcentages prévus à l'alinéa c) de l'article 5, à l'alinéa b) de l'article 10, à l'article 11, à l'alinéa b) de l'article 19 et à l'article 20;
- b) ces mêmes personnes, ainsi que leurs épouses et leurs enfants, du nombre des personnes prises en compte pour le calcul du pourcentage prévu à l'alinéa c) de l'article 10.

3. Tout Membre qui a fait une déclaration conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article peut, par la suite, notifier au Directeur général du Bureau international du Travail qu'il accepte les obligations de la présente convention en ce qui concerne toute catégorie exclue lors de la ratification.

Article 5

Tout Membre dont la législation protège des salariés peut, dans la mesure nécessaire, exclure de l'application de la présente convention:

- a) les personnes exécutant des travaux occasionnels;
- b) les membres de la famille de l'employeur, vivant sous son toit, dans la mesure où ils travaillent pour lui;
- c) d'autres catégories de salariés, dont le nombre ne devra pas excéder 10 pour cent de l'ensemble des salariés autres que ceux qui sont exclus en application des alinéas a) et b) du présent article.

Article 6

En vue d'appliquer la présente convention, un Membre peut prendre en compte la protection résultant d'une assurance qui, à la date de la ratification, n'est pas obligatoire, en vertu de sa législation, pour les personnes protégées, lorsque cette assurance:

- a) est contrôlée par les autorités publiques ou administrée en commun, conformément à des normes prescrites, par les employeurs et les travailleurs;
- b) couvre une partie substantielle des personnes dont le gain ne dépasse pas celui de l'ouvrier masculin qualifié défini au paragraphe 6 de l'article 22;
- c) satisfait, conjointement avec les autres formes de protection, s'il y a lieu, aux dispositions de la convention.

Article 7

Les éventualités couvertes doivent comprendre:

- a) le besoin de soins médicaux de caractère curatif et, dans des conditions prescrites, le besoin de soins médicaux de caractère préventif;
- b) l'incapacité de travail résultant d'une maladie et entraînant la suspension du gain, telle qu'elle est définie par la législation nationale.

PARTIE II. SOINS MÉDICAUX

Article 8

Tout Membre doit garantir aux personnes protégées, conformément aux conditions prescrites, les soins médicaux de caractère curatif et préventif, en ce qui concerne l'éventualité visée à l'alinéa a) de l'article 7.

Article 9

Les soins médicaux visés à l'article 8 doivent tendre à préserver, à rétablir ou à améliorer la santé de la personne protégée, ainsi que son aptitude à travailler et à faire face à ses besoins personnels.

Article 10

Les personnes protégées en ce qui concerne l'éventualité visée à l'alinéa a) de l'article 7 doivent comprendre:

- a) soit tous les salariés, y compris les apprentis, ainsi que leurs épouses et leurs enfants;

- b) soit des catégories prescrites de la population économiquement active, formant, au total, 75 pour cent au moins de l'ensemble de la population économiquement active, ainsi que les épouses et les enfants des personnes appartenant auxdites catégories;
- c) soit des catégories prescrites de résidents, formant, au total, 75 pour cent au moins de l'ensemble des résidents.

Article 11

Lorsqu'une déclaration faite en application de l'article 2 est en vigueur, les personnes protégées en ce qui concerne l'éventualité visée à l'alinéa a) de l'article 7 doivent comprendre:

- a) soit des catégories prescrites de salariés, formant, au total, 25 pour cent au moins de l'ensemble des salariés, ainsi que les épouses et les enfants des salariés appartenant auxdites catégories;
- b) soit des catégories prescrites de salariés des entreprises industrielles, formant, au total, 50 pour cent au moins de l'ensemble des salariés occupés dans des entreprises industrielles, ainsi que les épouses et les enfants des salariés appartenant auxdites catégories.

Article 12

Les personnes qui reçoivent des prestations de sécurité sociale en cas d'invalidité, de vieillesse, de décès du soutien de famille ou de chômage, ainsi que, le cas échéant, les épouses et les enfants de ces personnes, continueront, dans des conditions prescrites, à être protégés en ce qui concerne l'éventualité visée à l'alinéa a) de l'article 7.

Article 13

Les soins médicaux visés à l'article 8 doivent comprendre au moins:

- a) les soins de praticiens de médecine générale, y compris les visites à domicile;
- b) les soins de spécialistes donnés dans des hôpitaux à des personnes hospitalisées ou non hospitalisées et les soins de spécialistes qui peuvent être donnés hors des hôpitaux;
- c) la fourniture des produits pharmaceutiques nécessaires sur ordonnance d'un médecin ou d'un autre praticien qualifié;
- d) l'hospitalisation, lorsqu'elle est nécessaire;
- e) les soins dentaires, selon ce qui est prescrit;
- f) la réadaptation médicale, y compris la fourniture, l'entretien et le remplacement des appareils de prothèse ou d'orthopédie, selon ce qui est prescrit.

Article 14

Lorsqu'une déclaration faite en application de l'article 2 est en vigueur, les soins médicaux visés à l'article 8 doivent comprendre au moins:

- a) les soins de praticiens de médecine générale, y compris, dans la mesure du possible, les visites à domicile;
- b) les soins de spécialistes donnés dans des hôpitaux à des personnes hospitalisées ou non hospitalisées et, dans la mesure du possible, les soins de spécialistes qui peuvent être donnés hors des hôpitaux;
- c) la fourniture des produits pharmaceutiques nécessaires sur ordonnance d'un médecin ou d'un autre praticien qualifié;
- d) l'hospitalisation, lorsqu'elle est nécessaire.

Article 15

Si la législation d'un Membre subordonne le droit aux soins médicaux visés à l'article 8 à l'accomplissement d'un stage par la personne protégée ou par son soutien de famille, les conditions de ce stage doivent être telles que les personnes qui appartiennent normalement aux groupes de personnes protégées ne soient pas privées du bénéfice de ces prestations.

Article 16

1. Les soins médicaux visés à l'article 8 doivent être assurés pendant toute la durée de l'éventualité.

2. Lorsqu'un bénéficiaire cesse d'appartenir à l'un des groupes de personnes protégées, le droit ultérieur aux soins médicaux pour un cas de maladie qui a débuté alors que l'intéressé faisait encore partie dudit groupe peut être limité à une période prescrite, dont la durée ne doit pas être inférieure à vingt-six semaines, étant entendu que les prestations en question ne doivent pas cesser aussi longtemps que le bénéficiaire continue à recevoir des indemnités de maladie.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, la durée des soins médicaux doit être étendue dans le cas de maladies reconnues comme nécessitant des soins prolongés, selon ce qui est prescrit.

Article 17

Si la législation d'un Membre prévoit que le bénéficiaire ou son soutien de famille sont tenus de participer aux frais des soins médicaux visés à l'article 8, les règles relatives à cette participation doivent être établies de telle sorte qu'elles n'entraînent pas une charge trop lourde et ne risquent pas de rendre moins efficace la protection médicale et sociale.

PARTIE III. INDEMNITÉS DE MALADIE

Article 18

Tout Membre doit garantir aux personnes protégées, conformément aux conditions prescrites, l'attribution d'indemnités de maladie, en ce qui concerne l'éventualité visée à l'alinéa *b*) de l'article 7.

Article 19

Les personnes protégées en ce qui concerne l'éventualité visée à l'alinéa *b*) de l'article 7 doivent comprendre:

- a*) soit tous les salariés, y compris les apprentis;
- b*) soit des catégories prescrites de la population économiquement active, formant, au total, 75 pour cent au moins de l'ensemble de la population économiquement active;
- c*) soit tous les résidents dont les ressources pendant l'éventualité n'excèdent pas des limites prescrites, conformément aux dispositions de l'article 24.

Article 20

Lorsqu'une déclaration faite en application de l'article 2 est en vigueur, les personnes protégées en ce qui concerne l'éventualité visée à l'alinéa *b*) de l'article 7 doivent comprendre:

- a*) soit des catégories prescrites de salariés, formant, au total, 25 pour cent au moins de l'ensemble des salariés;

- b*) soit des catégories prescrites de salariés des entreprises industrielles, formant, au total, 50 pour cent au moins de l'ensemble des salariés occupés dans des entreprises industrielles.

Article 21

Les indemnités de maladie visées à l'article 18 doivent être servies sous forme de paiements périodiques calculés:

- a*) conformément aux dispositions, soit de l'article 22, soit de l'article 23, lorsque sont protégés des salariés ou des catégories de la population économiquement active;
- b*) conformément aux dispositions de l'article 24, lorsque sont protégés tous les résidents dont les ressources pendant l'éventualité n'excèdent pas des limites prescrites.

Article 22

1. Pour tout paiement périodique auquel le présent article s'applique, le montant des indemnités, majoré du montant des allocations familiales servies pendant l'éventualité visée à l'alinéa *b*) de l'article 7, doit être tel que, pour le bénéficiaire type, il soit au moins égal, dans l'éventualité dont il s'agit, à 60 pour cent du total du gain antérieur du bénéficiaire et du montant des allocations familiales servies à une personne protégée ayant les mêmes charges de famille que le bénéficiaire type.

2. Le gain antérieur du bénéficiaire est calculé conformément à des règles prescrites et, lorsque les personnes protégées sont réparties en classes suivant leurs gains, le gain antérieur peut être calculé d'après les gains de base des classes auxquelles elles ont appartenu.

3. Un maximum peut être prescrit pour le montant des indemnités ou pour le gain qui est pris en compte dans le calcul des prestations, sous réserve que ce maximum soit fixé de telle sorte que les dispositions du paragraphe 1 du présent article soient satisfaites lorsque le gain antérieur du bénéficiaire est égal ou inférieur au salaire d'un ouvrier masculin qualifié.

4. Le gain antérieur du bénéficiaire, le salaire de l'ouvrier masculin qualifié, les indemnités et les allocations familiales sont calculés sur les mêmes temps de base.

5. Pour les autres bénéficiaires, les indemnités sont fixées de telle sorte qu'elles soient dans une relation raisonnable avec celles du bénéficiaire type.

6. Pour l'application du présent article, un ouvrier masculin qualifié est:

- a*) soit un ajusteur ou un tourneur dans l'industrie de la construction de machines, à l'exclusion des machines électriques;
- b*) soit un ouvrier qualifié type, défini conformément aux dispositions du paragraphe suivant;
- c*) soit une personne dont le gain est égal ou supérieur aux gains de 75 pour cent de toutes les personnes protégées, ces gains étant déterminés sur une base annuelle ou sur la base d'une période plus courte, selon ce qui est prescrit;
- d*) soit une personne dont le gain est égal à 125 pour cent du gain moyen de toutes les personnes protégées.

7. L'ouvrier qualifié type, pour l'application de l'alinéa *b*) du paragraphe précédent, est choisi dans la classe occupant le plus grand nombre de personnes du sexe masculin protégées pour l'éventualité visée à l'alinéa *b*) de l'article 7, dans la branche qui occupe

elle-même le plus grand nombre de ces personnes protégées; à cet effet, on utilisera la Classification internationale type, par industrie, de toutes les branches d'activité économique, adoptée par le Conseil économique et social de l'Organisation des Nations Unies à sa septième session, le 27 août 1948, et qui est reproduite, sous sa forme révisée en 1968, en annexe à la présente convention, compte tenu de toute modification qui pourrait encore lui être apportée.

8. Lorsque les prestations varient d'une région à une autre, un ouvrier masculin qualifié peut être choisi dans chacune des régions, conformément aux dispositions des paragraphes 6 et 7 du présent article.

9. Le salaire de l'ouvrier masculin qualifié est déterminé sur la base du salaire pour un nombre normal d'heures de travail fixé, soit par des conventions collectives, soit, le cas échéant, par la législation nationale ou en vertu de celle-ci, soit par la coutume, y compris les allocations de vie chère s'il en est; lorsque les salaires ainsi déterminés diffèrent d'une région à une autre et que les dispositions du paragraphe précédent ne sont pas appliquées, on prend le salaire médian.

Article 23

1. Pour tout paiement périodique auquel le présent article s'applique, le montant des indemnités, majoré du montant des allocations familiales servies pendant l'éventualité visée à l'alinéa *b*) de l'article 7, doit être tel que, pour le bénéficiaire type, il soit au moins égal, dans l'éventualité dont il s'agit, à 60 pour cent du total du salaire du manœuvre ordinaire adulte masculin et du montant des allocations familiales servies à une personne protégée ayant les mêmes charges de famille que le bénéficiaire type.

2. Le salaire du manœuvre ordinaire adulte masculin, les indemnités et les allocations familiales sont calculés sur les mêmes temps de base.

3. Pour les autres bénéficiaires, les indemnités sont fixées de telle sorte qu'elles soient dans une relation raisonnable avec celles du bénéficiaire type.

4. Pour l'application du présent article, le manœuvre ordinaire adulte masculin est:

- a*) soit un manœuvre type dans l'industrie de la construction de machines, à l'exclusion des machines électriques;
- b*) soit un manœuvre type défini conformément aux dispositions du paragraphe suivant.

5. Le manœuvre type, pour l'application de l'alinéa *b*) du paragraphe précédent, est choisi dans la classe occupant le plus grand nombre de personnes du sexe masculin protégées pour l'éventualité visée à l'alinéa *b*) de l'article 7, dans la branche où occupe elle-même le plus grand nombre de ces personnes protégées; à cet effet, on utilisera la Classification internationale type, par industrie, de toutes les branches d'activité économique, adoptée par le Conseil économique et social de l'Organisation des Nations Unies à sa septième session, le 27 août 1948, et qui est reproduite, sous sa forme révisée en 1968, en annexe à la présente convention, compte tenu de toute modification qui pourrait encore lui être apportée.

6. Lorsque les indemnités varient d'une région à une autre, un manœuvre ordinaire adulte masculin peut être choisi dans chacune des régions, conformément aux dispositions des paragraphes 4 et 5 du présent article.

7. Le salaire du manœuvre ordinaire adulte masculin est déterminé sur la base du salaire pour un nombre normal d'heures de travail fixé, soit par des conventions collectives, soit, le cas échéant, par la législation natio-

nale ou en vertu de celle-ci, soit par la coutume, y compris les allocations de vie chère s'il en est; lorsque les salaires ainsi déterminés diffèrent d'une région à une autre et que les dispositions du paragraphe précédent ne sont pas appliquées, on prend le salaire médian.

Article 24

Pour tout paiement périodique auquel le présent article s'applique:

- a*) le montant des indemnités doit être fixé selon un barème prescrit, ou selon un barème arrêté par les autorités publiques compétentes conformément à des règles prescrites;
- b*) le montant des indemnités ne peut être réduit que dans la mesure où les autres ressources de la famille du bénéficiaire dépassent des montants substantiels prescrits ou arrêtés par les autorités publiques compétentes conformément à des règles prescrites;
- c*) le total des indemnités et des autres ressources, après déduction des montants substantiels visés à l'alinéa précédent, doit être suffisant pour assurer à la famille du bénéficiaire des conditions de vie saines et convenables et ne doit pas être inférieur au montant des indemnités calculé conformément aux dispositions de l'article 23;
- d*) les dispositions de l'alinéa précédent seront considérées comme satisfaites si le montant total des indemnités payées en vertu de la présente convention dépasse d'au moins 30 pour cent le montant total des indemnités que l'on obtiendrait en appliquant les dispositions de l'article 23 et les dispositions de l'alinéa *b*) de l'article 19.

Article 25

Si la législation d'un Membre subordonne le droit aux indemnités de maladie visées à l'article 18 à l'accomplissement d'un stage par la personne protégée, les conditions de ce stage doivent être telles que les personnes qui appartiennent normalement aux groupes de personnes protégées ne soient pas privées du bénéfice de ces indemnités.

Article 26

1. Les indemnités de maladie visées à l'article 18 doivent être accordées pendant toute la durée de l'éventualité; toutefois, la durée d'attribution de ces indemnités peut être limitée à cinquante-deux semaines au minimum, pour chaque cas d'incapacité, selon ce qui est prescrit.

2. Lorsqu'une déclaration faite en application de l'article 2 est en vigueur, la durée d'attribution des indemnités de maladie visées à l'article 18 peut être limitée à vingt-six semaines au minimum, pour chaque cas d'incapacité, selon ce qui est prescrit.

3. Si la législation d'un Membre prévoit que les indemnités de maladie ne sont servies qu'à l'expiration d'un délai d'attente, ce délai ne doit pas excéder les trois premiers jours de suspension du gain.

Article 27

1. En cas de décès d'une personne qui recevait ou qui avait acquis le droit de recevoir les indemnités de maladie visées à l'article 18, une prestation pour frais funéraires doit, conformément aux conditions prescrites, être versée à ses survivants, à d'autres personnes qui étaient à sa charge ou à la personne qui a supporté la charge des frais funéraires.

2. Un Membre peut déroger aux dispositions du paragraphe précédent lorsque les conditions suivantes sont réunies:

- a) s'il a accepté les obligations de la partie IV de la convention concernant les prestations d'invalidité, de vieillesse et de survivants, 1967;
- b) si la législation accorde des indemnités de maladie à un taux qui n'est pas inférieur à 80 pour cent du gain des personnes protégées;
- c) si des assurances volontaires, contrôlées par les autorités publiques, garantissent une prestation pour frais funéraires à la majorité des personnes protégées.

PARTIE IV. DISPOSITIONS COMMUNES

Article 28

1. Les prestations auxquelles une personne protégée aurait eu droit en application de la présente convention peuvent être suspendues, dans une mesure qui peut être prescrite:

- a) aussi longtemps que l'intéressé ne se trouve pas sur le territoire du Membre;
- b) aussi longtemps que l'intéressé est indemnisé pour la même éventualité par une tierce partie, dans la limite de l'indemnité provenant de la tierce partie;
- c) lorsque l'intéressé a essayé frauduleusement d'obtenir les prestations en question;
- d) lorsque l'éventualité a été provoquée par un crime ou un délit commis par l'intéressé;
- e) lorsque l'éventualité a été provoquée par une faute grave et intentionnelle de l'intéressé;
- f) lorsque l'intéressé néglige, sans raison valable, d'utiliser les soins médicaux et les services de réadaptation qui sont à sa disposition, ou n'observe pas les règles prescrites pour la vérification de l'existence de l'éventualité ou pour la conduite des bénéficiaires de prestations;
- g) lorsqu'il s'agit des indemnités de maladie visées à l'article 18, aussi longtemps que l'intéressé est entretenu sur des fonds publics ou aux frais d'une institution ou d'un service de sécurité sociale;
- h) lorsqu'il s'agit des indemnités de maladie visées à l'article 18, aussi longtemps que l'intéressé reçoit d'autres prestations en espèces de sécurité sociale, à l'exception de prestations familiales, sous réserve que la fraction des indemnités qui est suspendue n'excède pas le montant des autres prestations.

2. Dans les cas et dans les limites qui sont prescrits, une partie des indemnités de maladie qui auraient été normalement allouées doit être servie aux personnes à la charge de l'intéressé.

Article 29

1. Tout requérant doit avoir le droit de former appel en cas de refus des prestations ou de contestation sur leur qualité ou leur quantité.

2. Lorsque, dans l'application de la présente convention, l'administration des soins médicaux est confiée à un département gouvernemental responsable devant un parlement, le droit d'appel prévu au paragraphe précédent peut être remplacé par le droit de faire examiner par l'autorité compétente toute réclamation visant le refus de soins médicaux ou la qualité des soins médicaux reçus.

Article 30

1. Tout Membre doit assumer une responsabilité générale en ce qui concerne le service des prestations

attribuées en application de la présente convention et prendre toutes mesures utiles à cet effet.

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

Article 31

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

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

Article 32

Tout Membre doit assurer, sur son territoire, aux non-nationaux qui y résident ou y travaillent normalement l'égalité de traitement avec ses propres ressortissants, en ce qui concerne le droit aux prestations prévues par la présente convention.

Article 33

1. Lorsqu'un Membre:

- a) a accepté les obligations de la présente convention sans faire usage des dérogations et exclusions prévues à l'article 2 et à l'article 3,
- b) accorde au total des prestations supérieures à celles prévues par la présente convention et consacre à l'ensemble des dépenses afférentes, en ce qui concerne les soins médicaux et les indemnités de maladie, une fraction de son revenu national au moins égale à 4 pour cent,
- c) satisfait au moins à deux des trois conditions suivantes:
 - i) protéger un pourcentage de la population économiquement active qui est au moins de dix unités plus élevé que le pourcentage requis à l'article 10, alinéa b), et à l'article 19, alinéa b), ou un pourcentage de l'ensemble des résidents qui est au moins de dix unités plus élevé que le pourcentage requis à l'article 10, alinéa c),
 - ii) garantir des soins médicaux, de caractère curatif et de caractère préventif, sensiblement plus développés qu'il n'est prévu à l'article 13,
 - iii) garantir des indemnités de maladie, d'un montant correspondant à un pourcentage d'au moins dix unités plus élevé que celui fixé aux articles 22 et 23,

un tel Membre peut, après consultation des organisations les plus représentatives des employeurs et des travailleurs, s'il en existe, déroger, à titre temporaire, à certaines dispositions des parties II et III de la convention, sans que de telles dérogations puissent réduire de manière fondamentale les garanties essentielles de la convention ou y porter atteinte.

2. Tout Membre ayant eu recours à de telles dérogations indiquera, dans les rapports sur l'application de la présente convention qu'il est tenu de présenter en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail, l'état de sa législation et de sa pratique quant aux questions faisant l'objet de ces dérogations et les progrès réalisés en vue de l'application complète des dispositions de la convention.

**Convention n° 73:
Examen médical des gens de mer, 1946**

Article 1

1. La présente convention s'applique à tout navire de mer, de propriété publique ou privée, affecté, pour des fins commerciales, au transport de marchandises ou de passagers et immatriculé dans un territoire pour lequel la présente convention est en vigueur.

2. La législation nationale définira quand un navire est réputé navire de mer.

3. La présente convention ne s'applique pas:

- a) aux bateaux d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux enregistrés;
- b) aux bateaux en bois de construction primitive, tels que des dhows ou des jonques;
- c) aux bateaux de pêche;
- d) aux embarcations naviguant dans les eaux d'un estuaire.

Article 2

Sous réserve des mesures qui devraient être prises pour s'assurer que les personnes ci-dessous énumérées jouissent d'une bonne santé et ne présentent aucun danger pour la santé des autres personnes à bord, la présente convention s'applique à toutes les personnes qui sont employées dans une fonction quelconque à bord d'un navire, à l'exception:

- a) d'un pilote qui n'est pas membre de l'équipage;
- b) des personnes employées à bord par un employeur autre que l'armateur, à l'exception des officiers ou opérateurs de radio au service d'une compagnie de radiotélégraphie;
- c) des dockers itinérants qui ne sont pas membres de l'équipage;
- d) des personnes employées dans les ports, qui ne sont pas employées habituellement en mer.

Article 3

1. Nulle personne à qui s'applique la présente convention ne pourra être engagée pour servir à bord d'un navire auquel s'applique la présente convention si elle ne produit un certificat attestant son aptitude physique au travail auquel elle doit être employée en mer, signé d'un médecin ou, dans le cas d'un certificat concernant uniquement la vue, d'une personne habilitée par l'autorité compétente à délivrer de tels certificats.

2. Toutefois, pendant les deux années suivant l'entrée en vigueur de la présente convention dans le territoire visé, pourra être engagé quiconque justifiera d'un emploi d'assez longue durée occupé, au cours des deux années précédant l'engagement, sur un navire de mer auquel s'applique la présente convention.

Article 4

1. L'autorité compétente déterminera, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, la nature de l'examen médical à effectuer et les indications qui devront être portées sur le certificat.

2. Pour la détermination de la nature de l'examen, il sera tenu compte de l'âge de la personne visée ainsi que de la nature du travail à exécuter.

3. Le certificat médical devra attester notamment:

- a) que l'ouïe et la vue du titulaire et, s'il s'agit d'une personne devant être employée au service du pont

(exception faite de certain personnel spécialisé dont l'aptitude au travail qu'il aura à exécuter n'est pas susceptible d'être diminuée par le daltonisme), sa perception des couleurs sont satisfaisantes;

- b) que le titulaire n'est atteint d'aucune affection de nature à être aggravée par le service à la mer, ou qui le rend impropre à ce service, ou qui comporterait des risques pour la santé d'autres personnes à bord.

Article 5

1. Le certificat médical restera valide pendant une période ne dépassant pas deux années à compter de la date de sa délivrance.

2. Pour autant que le certificat médical se rapporte à la perception des couleurs, il restera valide pendant une période ne dépassant pas six années à compter de la date de sa délivrance.

3. Si la période de validité du certificat expire au cours d'un voyage, le certificat restera valide jusqu'à la fin du voyage.

Article 6

1. Dans les cas d'urgence, l'autorité compétente pourra autoriser, pour un seul voyage, l'emploi d'une personne sans que celle-ci ait satisfait aux prescriptions qui précèdent.

2. Les conditions d'engagement, dans de tels cas, devront être les mêmes que celles qui sont prévues pour les gens de mer de la même catégorie détenant un certificat médical.

3. L'emploi autorisé par le présent article ne pourra, en aucune occasion, être ultérieurement considéré comme répondant aux termes de l'article 3.

Article 7

L'autorité compétente pourra admettre, au lieu de la production d'un certificat médical, la preuve, fournie de la manière qui sera prescrite, que le certificat a été dûment délivré à l'intéressé.

Article 8

Des dispositions doivent être prises pour permettre à toute personne qui, après avoir été examinée, se voit refuser un certificat de demander à être examinée de nouveau par un arbitre ou des arbitres médicaux, qui seront indépendants de tout armateur ou de toute organisation d'armateurs ou de gens de mer.

Article 9

L'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer, s'acquiescer de l'une quelconque des fonctions lui incombant en vertu de la présente convention, en renvoyant tout ou partie de la question à traiter à une organisation ou à une autorité exerçant des fonctions analogues pour l'ensemble des gens de mer.

**Convention n° 134:
Prévention des accidents (gens de mer), 1970**

Article 4

1. Des dispositions sur la prévention des accidents du travail devront être prévues par voie de législation, de recueils de directives pratiques ou par tous autres instruments appropriés.

2. Ces dispositions devront se référer à toutes les dispositions générales relatives à la prévention des accidents et à l'hygiène du travail qui sont susceptibles d'être appliquées au travail des gens de mer et elles devront préciser les mesures à prendre pour la prévention des accidents qui sont propres à l'exercice du métier de marin.

3. Ces dispositions devront en particulier porter sur les points suivants:

- a) dispositions générales et dispositions de base;
- b) aspects structurels des navires;
- c) machines;
- d) mesures spéciales de sécurité au-dessus et au-dessous des ponts;
- e) matériel de chargement et de déchargement;
- f) prévention et extinction des incendies;
- g) ancres, chaînes et câbles;
- h) cargaisons dangereuses et lest;
- i) équipement individuel de protection.

Article 7

Des dispositions devront être prises en vue de la nomination d'une ou plusieurs personnes qualifiées ou de la constitution d'un comité qualifié, choisis parmi les membres de l'équipage du navire et responsables, sous l'autorité du capitaine, de la prévention des accidents.

**Convention n° 92:
Logement des équipages (révisée), 1949**

PARTIE I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1

1. La présente convention s'applique à tout navire de mer à propulsion mécanique de propriété publique ou privée, affecté, pour des fins commerciales, au transport de marchandises ou de passagers et immatriculé dans un territoire pour lequel la présente convention est en vigueur.

2. La législation nationale définira quand un navire sera réputé navire de mer pour l'application de la présente convention.

3. La présente convention ne s'applique pas:

- a) aux navires jaugeant moins de 500 tonneaux;
- b) aux navires dont la voile est le principal moyen de propulsion, mais qui sont équipés d'une machine auxiliaire;
- c) aux navires affectés à la pêche, à la chasse à la baleine ou à des opérations analogues;
- d) aux remorqueurs.

4. Toutefois, la présente convention s'appliquera dans la mesure où cela sera raisonnable et praticable:

- a) aux navires de 200 à 500 tonneaux;

- b) au logement des personnes affectées au travail normal du bord sur les navires affectés à la chasse à la baleine ou à des opérations analogues.

5. En outre, il pourra être dérogé, à l'égard de tout navire, à la pleine application de l'une quelconque des prescriptions de la partie III de la présente convention, si, après consultation des organisations d'armateurs et/ou des armateurs et des organisations reconnues *bona fide* de gens de mer, l'autorité compétente estime que les modalités de la dérogation entraîneront des avantages ayant pour effet d'établir des conditions qui, dans l'ensemble, ne seront pas moins favorables que celles qui auraient découlé de la pleine application de la convention. Des détails sur toutes les dérogations de cette nature seront communiqués par le Membre au Directeur général du Bureau international du Travail, qui en informera les Membres de l'Organisation internationale du Travail.

Article 2

En vue de l'application de la présente convention:

- a) le terme «navire» signifie tout bâtiment auquel la convention s'applique;
- b) le terme «tonneaux» signifie les tonneaux de jauge brute;
- c) le terme «navire à passagers» signifie tout navire pour lequel est valide soit un certificat de sécurité délivré en conformité des dispositions en vigueur de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, soit un certificat pour le transport de passagers;
- d) le terme «officier» signifie toute personne, à l'exclusion du capitaine, ayant rang d'officier d'après la législation nationale ou, à défaut d'une telle législation, d'après les conventions collectives ou la coutume;
- e) le terme «personnel subalterne» comprend tout membre de l'équipage autre qu'un officier;
- f) le terme «membre du personnel de maistrance» signifie tout membre du personnel subalterne exerçant une fonction de surveillance ou assumant une responsabilité spéciale, et qui est considéré comme tel par la législation nationale ou, à défaut d'une telle législation, par les conventions collectives ou la coutume;
- g) le terme «logement de l'équipage» comprend les postes de couchage, réfectoires, installations sanitaires, infirmeries et lieux de récréation prévus pour être utilisés par l'équipage;
- h) le terme «prescrit» signifie prescrit par la législation nationale ou par l'autorité compétente;
- i) le terme «approuvé» signifie approuvé par l'autorité compétente;
- j) le terme «nouvelle immatriculation» signifie nouvelle immatriculation à l'occasion d'un changement simultané de pavillon et de propriété d'un navire.

Article 3

1. Tout Membre pour lequel la présente convention est en vigueur s'engage à maintenir en vigueur une législation propre à assurer l'application des dispositions contenues dans les parties II, III et IV de la présente convention.

2. Ladite législation:

- a) obligera l'autorité compétente à notifier les dispositions qui seront prises à tous les intéressés;
- b) précisera les personnes qui sont chargées d'en assurer l'application;

- c) prescrira des sanctions adéquates pour toute infraction;
- d) prévoira l'institution et le maintien d'un régime d'inspection propre à assurer effectivement l'observation des dispositions prises;
- e) obligera l'autorité compétente à consulter les organisations d'armateurs et/ou les armateurs et les organisations reconnues *bona fide* de gens de mer en vue d'élaborer les règlements et de collaborer dans toute la mesure possible avec les parties intéressées à la mise en application de ces règlements.

PARTIE II. ÉTABLISSEMENT DES PLANS ET CONTRÔLE DU LOGEMENT DE L'ÉQUIPAGE

Article 4

1. Avant que ne soit commencée la construction d'un navire, le plan de celui-ci, indiquant, à une échelle prescrite, l'emplacement et les dispositions générales du logement de l'équipage, sera soumis pour approbation à l'autorité compétente.

2. Avant que la construction du logement de l'équipage ne soit commencée, ou que le logement de l'équipage à bord d'un navire existant ne soit modifié ou reconstruit, le plan détaillé de ce logement, accompagné de tous renseignements utiles, sera soumis pour approbation à l'autorité compétente; ce plan indiquera, à une échelle prescrite et dans le délai prescrit, l'affectation de chaque local, la disposition de l'ameublement et autres installations, la nature et l'emplacement des dispositifs de ventilation, d'éclairage et de chauffage, ainsi que des installations sanitaires. Toutefois, en cas d'urgence ou de modifications ou de reconstruction temporaires exécutées en dehors du pays d'immatriculation, il sera suffisant, pour l'application de cet article, que les plans soient soumis ultérieurement, pour approbation, à l'autorité compétente.

Article 5

L'autorité compétente inspectera tout navire et s'assurera que le logement de l'équipage est conforme aux conditions exigées par les lois et règlements lorsque:

- a) il sera procédé à la première immatriculation ou à une nouvelle immatriculation du navire;
- b) le logement de l'équipage aura été modifié d'une manière importante ou reconstruit;
- c) soit une organisation de gens de mer reconnue *bona fide* et représentant tout ou partie de l'équipage, soit un nombre ou un pourcentage prescrit des membres de l'équipage se sera plaint à l'autorité compétente, dans la forme prescrite et assez tôt pour éviter tout retard au navire, que le logement de l'équipage n'est pas conforme aux dispositions de la convention.

PARTIE III. PRESCRIPTIONS RELATIVES AU LOGEMENT DE L'ÉQUIPAGE

Article 6

1. L'emplacement, les moyens d'accès, la construction et la disposition du logement de l'équipage par rapport aux autres parties du navire seront tels qu'ils assureront une sécurité suffisante, une protection contre les intempéries et la mer, ainsi qu'un isolement contre la chaleur, le froid, le bruit excessif et les odeurs ou émanations provenant des autres parties du navire.

2. Sera interdite toute ouverture directe reliant les postes de couchage avec les compartiments affectés à la

cargaison, les salles de machine et chaufferies, les cuisines, la lampisterie, les magasins à peinture, les magasins du pont et de la machine et autres magasins généraux, les séchoirs, les locaux affectés aux soins de propreté en commun ou les water-closets. Les parties de cloisons séparant ces locaux des postes de couchage, ainsi que les cloisons extérieures de ceux-ci, seront convenablement construites en acier ou en tout autre matériau approuvé, et elles seront imperméables à l'eau et aux gaz.

3. Les parois extérieures des postes de couchage et des réfectoires seront convenablement calorifugées. Les encaissements de machines, ainsi que les cloisons qui limitent les cuisines ou les autres locaux dégageant de la chaleur, seront convenablement calorifugés chaque fois que cette chaleur pourra incommoder dans les aménagements et les coursives adjacents. Des dispositions seront également prises pour réaliser une protection contre la chaleur dégagée par les canalisations de vapeur et d'eau chaude.

4. Les cloisons intérieures seront construites en un matériau approuvé, non susceptible d'abriter de la vermine.

5. Les postes de couchage, les réfectoires, les salles de récréation et les coursives situées à l'intérieur du logement de l'équipage seront convenablement isolés de façon à éviter toute condensation ou toute chaleur excessive.

6. Les tuyauteries principales de vapeur et d'échappement des treuils et autres appareils auxiliaires semblables ne devront pas passer par le logement de l'équipage, ni, chaque fois que cela sera techniquement possible, par les coursives conduisant à ce logement. Si, dans ce dernier cas, il n'en est pas ainsi, ces tuyauteries devront être convenablement calorifugées et placées dans un encaissement.

7. Les panneaux ou vaigrages intérieurs seront faits d'un matériau dont la surface puisse aisément être maintenue en état de propreté. Seront interdits les planchéiages bouvetés ou toute autre méthode de construction susceptible d'abriter de la vermine.

8. L'autorité compétente décidera dans quelle mesure des dispositions tendant à prévenir l'incendie ou à en retarder la propagation devront être prises dans la construction du logement.

9. Les parois et plafonds des postes de couchage et réfectoires devront pouvoir être maintenus aisément en état de propreté et devront, s'ils sont peints, être d'une couleur claire; l'emploi d'enduits à la chaux sera interdit.

10. Les peintures des parois intérieures seront refaites ou reprises quand la nécessité s'en fera sentir.

11. Les matériaux et le mode de construction des revêtements de pont dans tout local affecté au logement de l'équipage devront être approuvés; ces revêtements seront imperméables à l'humidité et leur maintien en état de propreté devra être aisé.

12. Lorsque les revêtements de pont seront en matière composite, le raccordement avec les parois sera arrondi de manière à éviter les fentes.

13. Des dispositifs suffisants seront prévus pour l'écoulement des eaux.

Article 7

1. Les postes de couchage et les réfectoires seront convenablement ventilés.

2. Le système de ventilation sera réglable de façon à maintenir l'air dans des conditions satisfaisantes et à en assurer une circulation suffisante par tous les temps et par tous les climats.

3. Tout navire affecté d'une façon régulière à la navigation sous les tropiques ou dans le golfe Persique sera pourvu à la fois de moyens mécaniques de ventilation et de ventilateurs électriques, étant entendu qu'un seul de ces moyens pourra être employé dans les endroits où ce moyen assurera une ventilation satisfaisante.

4. Tout navire affecté à la navigation en dehors des tropiques sera pourvu soit d'un système de ventilation mécanique, soit de ventilateurs électriques. L'autorité compétente pourra exempter de cette disposition tout navire naviguant normalement dans les mers froides des hémisphères nord ou sud.

5. La force motrice nécessaire pour faire fonctionner les systèmes de ventilation prévus aux paragraphes 3 et 4 devra être disponible, dans la mesure où cela sera praticable, pendant tout le temps où l'équipage habite à bord ou y travaille, et si les circonstances l'exigent.

Article 8

1. Sauf à bord des navires affectés exclusivement à des voyages sous les tropiques ou dans le golfe Persique, une installation convenable de chauffage sera prévue pour le logement de l'équipage.

2. L'installation de chauffage devra fonctionner dans la mesure où cela sera praticable quand l'équipage vit ou travaille à bord et si les circonstances l'exigent.

3. A bord de tout navire où doit exister une installation de chauffage, celui-ci sera assuré par la vapeur, l'eau chaude, l'air chaud ou l'électricité.

4. A bord de tout navire où le chauffage est assuré par un poêle, des dispositions seront prises pour que celui-ci soit de dimensions suffisantes, soit convenablement installé et protégé, et pour que l'air ne soit pas vicié.

5. L'installation de chauffage devra être en mesure de maintenir dans le logement de l'équipage la température à un niveau satisfaisant dans les conditions normales de temps et de climat que le navire est susceptible de rencontrer en cours de navigation; l'autorité compétente devra prescrire les conditions à réaliser.

6. Les radiateurs et autres appareils de chauffage seront placés de manière à éviter le risque d'incendie et à ne pas constituer une source de danger ou d'inconfort pour les occupants des locaux. Si nécessaire, ils seront munis d'un écran de protection.

Article 9

1. Sous réserve des dérogations spéciales qui pourront être accordées pour les navires à passagers, les postes de couchage et les réfectoires seront convenablement éclairés à la lumière naturelle et seront pourvus, en outre, d'une installation convenable d'éclairage artificiel.

2. Tous les locaux réservés à l'équipage devront être convenablement éclairés. L'éclairage naturel dans les locaux d'habitation devra permettre à une personne d'acuité visuelle normale de lire, par temps clair et en plein jour, un journal imprimé ordinaire en tout point de l'espace disponible pour circuler. Un système d'éclairage artificiel donnant le même résultat sera installé lorsqu'il ne sera pas possible d'obtenir un éclairage naturel convenable.

3. Tout navire sera pourvu d'une installation permettant d'éclairer à l'électricité le logement de l'équipage. S'il n'existe pas à bord deux sources indé-

pendantes de production d'électricité, un système supplémentaire d'éclairage de secours sera prévu au moyen de lampes ou d'appareils d'éclairage de modèle approprié.

4. L'éclairage artificiel sera disposé de manière que les occupants du poste en bénéficient au maximum.

5. Dans les postes de couchage, chaque couchette sera munie d'une lampe de chevet électrique.

Article 10

1. Les postes de couchage seront situés au-dessus de la ligne de charge, au milieu ou à l'arrière du navire.

2. Dans des cas exceptionnels, l'autorité compétente pourra autoriser l'installation des postes de couchage à l'avant du navire – mais en aucun cas au-delà de la cloison d'abordage – lorsque tout autre emplacement ne serait pas raisonnable ou pratique en raison du type du navire, de ses dimensions ou du service auquel il est destiné.

3. Sous réserve que des dispositions satisfaisantes soient prises pour l'éclairage et la ventilation, l'autorité compétente pourra permettre, sur les navires à passagers, de placer les postes de couchage au-dessous de la ligne de charge, mais en aucun cas immédiatement au-dessous des coursives de service.

4. La superficie, par occupant, de tout poste de couchage destiné au personnel subalterne ne sera pas inférieure à:

- a) 1,85 mètre carré (ou 20 pieds carrés) à bord des navires jaugeant moins de 800 tonneaux;
- b) 2,35 mètres carrés (ou 25 pieds carrés) à bord des navires jaugeant 800 tonneaux ou plus, mais moins de 3 000 tonneaux;
- c) 2,78 mètres carrés (ou 30 pieds carrés) à bord des navires jaugeant 3 000 tonneaux ou plus.

Toutefois, à bord des navires à passagers où plus de quatre membres du personnel subalterne sont logés dans un même poste de couchage, la superficie minimum par occupant pourra être de 2,22 mètres carrés (24 pieds carrés).

5. Dans le cas de navires où sont employés des groupes de personnel subalterne nécessitant l'embarquement d'un effectif nettement plus important que celui qui eût été utilisé autrement, l'autorité compétente pourra, pour ce genre de personnel, réduire la superficie, par occupant, des postes de couchage, pourvu toutefois que:

- a) la superficie totale des postes de couchage allouée à ces groupes ne soit pas moindre que celle qui eût été attribuée si l'effectif n'avait pas été augmenté de ce fait;
- b) la superficie minimum par occupant des postes de couchage soit d'au moins:
 - i) 1,67 mètre carré (18 pieds carrés) pour les navires jaugeant moins de 3 000 tonneaux;
 - ii) 1,85 mètre carré (20 pieds carrés) pour les navires jaugeant 3 000 tonneaux ou plus.

6. L'espace occupé par les couchettes, les armoires, les commodes et les sièges sera compris dans le calcul de la superficie. Les espaces exigus ou de forme irrégulière qui n'augmentent pas effectivement l'espace disponible pour circuler ou qui ne peuvent être utilisés pour y placer des meubles ne seront pas compris dans ce calcul.

7. La hauteur libre des postes de couchage de l'équipage devra être d'au moins 1,90 mètre (6 pieds 3 pouces).

8. Les postes de couchage seront en nombre suffisant pour que chaque catégorie de l'équipage dispose d'un ou plusieurs postes distincts; toutefois, l'autorité compétente pourra accorder des dérogations à cette disposition en ce qui concerne les navires de faible tonnage.

9. Le nombre de personnes autorisées à occuper chaque poste de couchage ne dépassera pas les chiffres maxima suivants:

- a) officiers chefs de service, officiers du pont et officiers mécaniciens chefs de quart, et premiers officiers ou opérateurs de radio: un occupant par chambre;
- b) autres officiers: un occupant par chambre si possible, et en aucun cas plus de deux;
- c) personnel de maistrance: un ou deux occupants par poste et en aucun cas plus de deux;
- d) autre personnel subalterne: deux ou trois personnes par poste si possible, et en aucun cas plus de quatre.

10. En vue d'assurer un logement satisfaisant et plus confortable, l'autorité compétente pourra, après consultation des organisations d'armateurs et/ou des armateurs et des organisations reconnues *bona fide* de gens de mer, accorder l'autorisation de loger au maximum dix membres de l'équipage dans le même poste dans le cas de certains navires à passagers.

11. Le nombre maximum de personnes à loger par poste de couchage sera indiqué d'une manière lisible et indélébile, en un endroit du poste où l'inscription pourra être vue aisément.

12. Les membres de l'équipage disposeront de couchettes individuelles.

13. Les couchettes ne seront pas placées côte à côte d'une façon telle qu'on ne puisse accéder à l'une d'elles qu'en passant au-dessus d'une autre.

14. La superposition de plus de deux couchettes est interdite. Dans le cas où des couchettes sont placées le long de la muraille du navire, il est interdit de superposer des couchettes à l'endroit où un hublot est situé au-dessus d'une couchette.

15. Lorsque des couchettes sont superposées, la couchette inférieure ne sera pas placée à moins de 0,30 mètre (12 pouces) au-dessus du plancher; la couchette supérieure sera disposée à mi-hauteur environ entre le fond de la couchette inférieure et le dessous des barrots du plafond.

16. Les dimensions intérieures minima d'une couchette seront de 1,90 mètre sur 0,68 mètre (6 pieds 3 pouces sur 2 pieds 3 pouces).

17. Le cadre d'une couchette et, le cas échéant, la planche de roulis seront d'un matériau approuvé, dur, lisse et non susceptible de se corroder ou d'abriter de la vermine.

18. Si des cadres tubulaires sont utilisés dans la construction des couchettes, ils seront absolument fermés et sans perforations qui pourraient constituer un accès pour la vermine.

19. Toute couchette sera pourvue d'un fond élastique ou d'un sommier élastique, ainsi que d'un matelas rembourré d'une matière approuvée. L'utilisation, pour le rembourrage, de paille ou d'autre matière de nature à abriter de la vermine est interdite.

20. Lorsque des couchettes sont superposées, un fond imperméable à la poussière, en bois, en toile ou en une autre matière convenable sera fixé en dessous du sommier élastique de la couchette supérieure.

21. Tout poste de couchage sera aménagé et meublé de manière à en faciliter la bonne tenue et à assurer un confort raisonnable pour ses occupants.

22. Le mobilier comprendra une armoire pour chaque occupant. Celle-ci aura au moins 1,52 mètre (5 pieds) de hauteur et une section transversale de 19,30 décimètres carrés (300 pouces carrés). Elle sera pourvue d'un rayon et d'un dispositif de fermeture par cadenas. Le cadenas sera fourni par l'occupant.

23. Tout poste de couchage sera pourvu d'une table ou d'un bureau, de modèle fixe rabattable ou à coulisses, et de sièges confortables suivant les besoins.

24. Le mobilier sera construit en un matériau lisse et dur, non susceptible de se déformer ou de se corroder.

25. Chaque occupant aura à sa disposition un tiroir ou un espace équivalent d'une capacité au moins égale à 0,56 mètre cube (2 pieds cubes).

26. Les hublots des postes de couchage seront garnis de rideaux.

27. Tout poste de couchage sera pourvu d'une glace, de petits placards pour les articles de toilette, d'une étagère à livres et d'un nombre suffisant de patères.

28. Pour autant que cela sera praticable, les couchettes seront réparties de façon à séparer les quarts et à éviter qu'un homme de jour ne partage le même poste que des hommes prenant le quart.

Article 11

1. Des réfectoires suffisants seront installés à bord de tous les navires.

2. A bord des navires jaugeant moins de 1 000 tonneaux, des réfectoires distincts seront prévus pour:

- a) le capitaine et les officiers;
- b) le personnel de maistrance et le reste du personnel subalterne.

3. A bord des navires jaugeant 1 000 tonneaux ou plus, des réfectoires distincts seront prévus pour:

- a) le capitaine et les officiers;
- b) le personnel de maistrance et le reste du personnel subalterne du pont;
- c) le personnel de maistrance et le reste du personnel subalterne de la machine.

Toutefois:

- i) l'un des deux réfectoires prévus pour le personnel de maistrance et le reste du personnel subalterne peut être affecté au personnel de maistrance et l'autre au reste du personnel subalterne;
- ii) un réfectoire unique peut être prévu pour le personnel de maistrance et le reste du personnel subalterne du pont et de la machine lorsque les armateurs et/ou leurs organisations intéressées, et les organisations reconnues *bona fide* de gens de mer intéressées préfèrent qu'il en soit ainsi.

4. Des dispositions adéquates seront prévues pour le personnel du service général, soit en aménageant pour lui un réfectoire distinct, soit en lui donnant le droit d'utiliser les réfectoires affectés à d'autres catégo-

ries; à bord des navires de 5 000 tonneaux et au-dessus qui embarquent plus de cinq agents du service général, l'installation d'un réfectoire séparé à leur intention devra être envisagée.

5. Les dimensions et l'équipement de tout réfectoire devront être suffisants pour le nombre probable de personnes qui les utiliseront en même temps.

6. Tout réfectoire sera pourvu de tables et de sièges approuvés en nombre suffisant pour le nombre probable de personnes qui les utiliseront en même temps.

7. L'autorité compétente pourra accorder des dérogations aux dispositions ci-dessus concernant l'aménagement de réfectoires, dans la mesure où les conditions spéciales existant à bord des navires à passagers peuvent l'exiger.

8. Les réfectoires seront séparés distinctement des postes de couchage et placés aussi près que possible de la cuisine.

9. Une installation convenable pour le lavage des ustensiles de table, ainsi que des placards suffisants pour y ranger ces ustensiles, seront prévus lorsque les offices qui peuvent exister ne sont pas directement accessibles des réfectoires.

10. Les dessus des tables et des sièges seront d'une matière résistant à l'humidité, sans craquelures et d'un nettoyage aisé.

Article 12

1. A bord de tout navire, un ou des emplacements de superficie suffisante, compte tenu des dimensions du navire et de l'effectif de l'équipage, seront prévus sur un pont découvert, auxquels les membres de l'équipage auront accès lorsqu'ils ne sont pas de service.

2. Des locaux de récréation situés dans un endroit approprié et meublés d'une manière convenable seront prévus pour les officiers et le personnel subalterne. Lorsqu'il n'existera pas de tels locaux en dehors des réfectoires, ceux-ci seront établis, meublés et installés de façon à en tenir lieu.

Article 13

1. Des installations sanitaires suffisantes, comprenant des lavabos, des baignoires et/ou des douches, seront aménagées à bord de tout navire.

2. Des water-closets distincts seront installés dans la proportion minimum suivante:

- a) à bord des navires jaugeant moins de 800 tonneaux: trois;
- b) à bord des navires jaugeant 800 tonneaux ou plus, mais moins de 3 000 tonneaux: quatre;
- c) à bord des navires jaugeant 3 000 tonneaux ou plus: six;
- d) à bord des navires où les officiers ou opérateurs de radio ont un logement isolé, des installations sanitaires contiguës ou situées à proximité seront prévues.

3. La législation nationale fixera la répartition des water-closets entre les différentes catégories de l'équipage, sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article.

4. Des installations sanitaires pour tous les membres de l'équipage qui n'occupent pas des chambres ou des postes comportant une installation sanitaire privée seront prévues pour chaque catégorie de l'équipage, à raison de:

- a) une baignoire et/ou une douche par huit personnes ou moins;

- b) un water-closet par huit personnes ou moins;

- c) un lavabo par six personnes ou moins.

Toutefois, si le nombre de personnes d'une catégorie dépasse de moins de la moitié du nombre indiqué un multiple exact de ce nombre, l'excédent pourra être négligé pour l'application de la présente disposition.

5. Si l'effectif total de l'équipage dépasse 100 ou s'il s'agit de navires à passagers effectuant normalement des voyages d'une durée ne dépassant pas quatre heures, l'autorité compétente pourra envisager des dispositions spéciales ou une réduction du nombre d'installations sanitaires requises.

6. L'eau douce, chaude et froide, ou des moyens de chauffer l'eau seront fournis dans tous les locaux communs affectés aux soins de propreté. L'autorité compétente aura la faculté de fixer, après consultation des organisations d'armateurs et/ou des armateurs et des organisations reconnues *bona fide* de gens de mer, la quantité maximum d'eau douce qui peut être exigée de l'armateur, par homme et par jour.

7. Les lavabos et les baignoires seront de dimensions suffisantes et d'un matériau approuvé, à surface lisse, non susceptible de se fissurer, de s'écailler ou de se corroder.

8. L'aération de tout water-closet se fera par communication directe avec l'air libre, indépendamment de toute autre partie des locaux d'habitation.

9. Tout water-closet sera d'un modèle approuvé et pourvu d'une chasse d'eau puissante, en état constant de fonctionnement et contrôlable individuellement.

10. Les tuyaux de descente et de décharge seront de dimensions suffisantes et installés de manière à réduire au minimum les risques d'obstruction et à en faciliter le nettoyage.

11. Les installations sanitaires destinées à être utilisées par plus d'une personne seront conformes aux prescriptions suivantes:

- a) les revêtements de pont seront d'un matériau durable approuvé, faciles à nettoyer et imperméables à l'humidité; ils seront pourvus d'un système efficace d'écoulement des eaux;
- b) les cloisons seront en acier ou en tout autre matériau approuvé et étanches sur une hauteur d'au moins 0,23 mètre (9 pouces) à partir du plancher;
- c) les locaux seront suffisamment éclairés, chauffés et aérés;
- d) les water-closets seront situés en un endroit aisément accessible des postes de couchage et des locaux affectés aux soins de propreté, mais ils en seront séparés; ils ne donneront pas directement sur les postes de couchage ni sur un passage qui constituerait seulement un accès entre poste de couchage et water-closets; toutefois, cette dernière disposition ne sera pas applicable aux water-closets situés entre deux postes de couchage dont le nombre total d'occupants ne dépasse pas quatre;
- e) si plusieurs water-closets sont installés dans un même local, ils seront suffisamment enclos pour en assurer l'isolement.

12. A bord de tout navire, des moyens de lavage et de séchage du linge seront prévus dans une proportion correspondant à l'effectif de l'équipage et à la durée normale du voyage.

13. Le matériel de lavage comprendra des bassins suffisants, avec dispositif d'écoulement, qui pourront être installés dans les locaux affectés aux soins de propreté s'il n'est pas raisonnablement possible d'aménager une buanderie séparée. Les bassins seront

alimentés suffisamment en eau douce, chaude et froide. A défaut d'eau chaude, des moyens de chauffer de l'eau seront prévus.

14. Les moyens de séchage seront aménagés dans un local séparé des postes de couchage et des réfectoires, suffisamment aéré et chauffé et pourvu de cordes à linge ou d'autres dispositifs d'étendage.

Article 14

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

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

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

4. Le nombre de couchettes à installer dans l'infirmerie sera prescrit par l'autorité compétente.

5. Les occupants de l'infirmerie disposeront, pour leur usage exclusif, de water-closets qui feront partie de l'installation de l'infirmerie elle-même ou seront situés à proximité immédiate.

6. Il sera interdit d'affecter l'infirmerie à un usage autre que le traitement éventuel de malades.

7. Tout navire qui n'embarque pas de médecin devra être pourvu d'un coffre à médicaments, d'un type approuvé, accompagné d'instructions aisément compréhensibles.

Article 15

1. Des penderies suffisantes et convenablement aérées destinées à recevoir les cirés seront aménagées à l'extérieur des postes de couchage, mais elles seront aisément accessibles de ces derniers.

2. A bord de tout navire jaugeant plus de 3 000 tonneaux, un local pour le service du pont et un autre pour le service de la machine seront aménagés et meublés pour servir chacun de bureau.

3. A bord des navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques, des dispositions seront prises pour protéger le logement de l'équipage en munissant de moustiquaires appropriées les hublots, ouvertures de ventilation et portes donnant sur un pont ouvert.

4. Tout navire naviguant normalement sous les tropiques ou dans le golfe Persique, ou à destination de ces régions, sera pourvu de tentes pouvant être installées sur les ponts découverts situés immédiatement au-dessus du logement de l'équipage, ainsi que sur la ou les parties de pont découvert servant de lieux de récréation.

Article 16

1. Dans le cas des navires visés au paragraphe 5 de l'article 10, l'autorité compétente pourra, en ce qui concerne les membres de l'équipage qui y sont visés, modifier les conditions fixées dans les articles qui précèdent, dans la mesure nécessaire pour tenir compte des habitudes ou usages nationaux; en particulier, elle pourra prendre des dispositions spéciales concernant,

d'une part, le nombre des personnes qui occupent les postes de couchage, d'autre part, les aménagements des réfectoires et des installations sanitaires.

2. En modifiant les conditions ainsi fixées, l'autorité compétente sera cependant tenue de respecter les dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 10 et les surfaces minima requises pour ce personnel au paragraphe 5 de l'article 10.

3. A bord des navires où une catégorie quelconque de l'équipage est formée de personnes dont les habitudes et les usages nationaux sont très différents, des postes de couchage et autres locaux d'habitation séparés et adéquats seront prévus dans la mesure nécessaire pour répondre aux besoins des différentes catégories.

4. Dans le cas des navires mentionnés au paragraphe 5 de l'article 10, les infirmeries, réfectoires et installations sanitaires seront établis et maintenus, en ce qui concerne leur nombre et leur utilité pratique, sur la même base que ceux de tout autre navire d'un type similaire immatriculé dans le même pays.

5. Lors de l'élaboration, en conformité des dispositions du présent article, de règlements spéciaux, l'autorité compétente consultera les organisations reconnues *bona fide* de gens de mer intéressées et les organisations des armateurs et/ou les armateurs qui emploient ceux-ci.

Article 17

1. Le logement de l'équipage sera maintenu en état de propreté et dans des conditions d'habitabilité convenables; il ne servira pas de lieu d'emménagement de marchandises ou d'approvisionnements qui ne sont pas la propriété personnelle de ses occupants.

2. Le capitaine ou un officier spécialement délégué par lui à cet effet, accompagné d'un ou plusieurs membres de l'équipage, procédera à des intervalles maxima d'une semaine à l'inspection de tous les locaux qui forment le logement de l'équipage; les résultats de l'inspection seront consignés par écrit.

PARTIE IV. APPLICATION DE LA CONVENTION AUX NAVIRES EXISTANTS

Article 18

1. Sous réserve des dispositions des paragraphes 2, 3 et 4 du présent article, la présente convention s'appliquera aux navires dont la quille aura été posée ultérieurement à la mise en vigueur de la convention pour le territoire dans lequel le navire est immatriculé.

2. Dans le cas d'un navire complètement terminé à la date à laquelle cette convention entrera en vigueur dans le pays où le navire est immatriculé et qui est au-dessous des prescriptions formulées à la partie III de cette convention, l'autorité compétente pourra, après consultation des organisations d'armateurs et/ou des armateurs et des organisations reconnues *bona fide* de gens de mer, exiger d'apporter au navire, pour le faire répondre aux prescriptions de la convention, telles modifications qu'elle estime possibles, compte tenu des problèmes pratiques qui entreront en jeu, lorsque:

- a) le navire sera immatriculé à nouveau;
- b) d'importantes modifications de structure ou des réparations majeures seront faites au navire par suite de l'application d'un plan préétabli, et non à la suite d'un accident ou d'un cas d'urgence.

3. Dans le cas d'un navire en construction et/ou en transformation à la date où la présente convention entrera en vigueur pour le territoire où il est immatriculé, l'autorité compétente pourra, après consultation des organisations d'armateurs et/ou des armateurs et des organisations reconnues *bona fide* de gens de mer, exiger d'apporter au navire, pour le faire répondre aux prescriptions de la convention, telles modifications qu'elle estime possibles, compte tenu des problèmes pratiques qui entreront en jeu; ces modifications constitueront une application définitive des termes de la convention, à moins qu'il ne soit procédé à une nouvelle immatriculation du navire.

4. Lorsqu'un navire – à moins qu'il ne s'agisse d'un navire dont il est fait mention aux paragraphes 2 et 3 du présent article ou auquel la présente convention était applicable au cours de la construction – est immatriculé à nouveau dans un territoire après la date à laquelle la présente convention y est entrée en vigueur, l'autorité compétente pourra, après consultation des organisations d'armateurs et/ou des armateurs et des organisations reconnues *bona fide* de gens de mer, exiger que soient apportées au navire, en vue de le rendre conforme aux prescriptions de la convention, telles modifications qu'elle estime possibles, compte tenu des problèmes pratiques qui entreront en jeu. Ces modifications constitueront une application définitive des termes de la convention tant qu'il ne sera pas procédé à une nouvelle immatriculation du navire.

PARTIE V. DISPOSITIONS FINALES

Article 19

Rien dans la présente convention n'affectera aucune loi, sentence, coutume ou accord entre les armateurs et les gens de mer qui assurent des conditions plus favorables que celles prévues par cette convention.

Convention n° 68: Alimentation et service de table (équipage des navires), 1946

Article 5

1. Chaque Membre doit maintenir en vigueur une législation sur l'alimentation et le service de table visant à sauvegarder la santé et à assurer le bien-être des équipages des navires mentionnés à l'article premier.

2. Cette législation doit exiger:

- a) un approvisionnement en vivres et en eau satisfaisant – compte tenu de l'effectif de l'équipage ainsi que de la durée et du caractère du voyage – quant à la quantité, à la valeur nutritive, à la qualité et à la variété;
- b) un aménagement et un équipement du service de cuisine et de table à bord de tout navire qui permettent de fournir des repas convenables aux membres de l'équipage.

Convention n° 53: Brevet de capacité des officiers, 1936

Article 3

1. Nul ne peut exercer ou être engagé pour exercer à bord d'un navire auquel s'applique la présente convention les fonctions de capitaine ou patron, d'officier de pont chef de quart, de chef mécanicien et d'officier mécanicien chef de quart sans être titulaire d'un brevet, constatant sa capacité d'exercer ces fonctions, délivré ou approuvé par l'autorité publique du territoire où le navire est immatriculé.

2. Il ne peut être dérogé aux dispositions du présent article qu'en cas de force majeure.

Article 4

1. Nul ne doit recevoir un brevet de capacité:

- a) s'il n'a atteint l'âge minimum exigé pour la délivrance de ce brevet;
- b) si son expérience professionnelle n'a eu la durée minimum exigée pour la délivrance de ce brevet;
- c) s'il n'a subi avec succès les examens organisés et contrôlés par l'autorité compétente en vue de constater s'il possède l'aptitude nécessaire pour exercer les fonctions correspondant au brevet auquel il est candidat.

2. La législation nationale doit:

- a) fixer l'âge minimum et l'expérience professionnelle à exiger des candidats à chaque catégorie de brevets de capacité;
- b) prévoir l'organisation et le contrôle par l'autorité compétente d'un ou de plusieurs examens en vue de constater si les candidats aux brevets de capacité possèdent l'aptitude exigée pour les fonctions correspondant aux brevets auxquels ils sont candidats.

3. Tout Membre de l'Organisation peut, pendant une période de trois ans à partir de la date de sa ratification, délivrer des brevets de capacité aux personnes qui n'ont pas passé les examens organisés en vertu du paragraphe 2 b) du présent article, pourvu:

- a) que ces personnes possèdent en fait une expérience pratique suffisante de la fonction correspondant aux brevets dont il s'agit;
- b) qu'aucune faute technique grave n'ait été relevée contre ces personnes.

Convention n° 22: Contrat d'engagement des marins, 1926

Article 1

1. La présente convention s'applique à tous les navires de mer immatriculés dans le pays de l'un des Membres ayant ratifié la présente convention et aux armateurs, capitaines et marins de ces navires.

2. Elle ne s'applique pas:

- a) aux navires de guerre;
- b) aux navires d'Etat n'ayant pas une affectation commerciale;
- c) aux navires affectés au cabotage national;
- d) aux yachts de plaisance;
- e) aux bâtiments compris sous la dénomination de «Indian country craft»;
- f) aux bateaux de pêche;

- g) aux bâtiments d'une jauge brute inférieure à 100 tonneaux ou 300 mètres cubes et, s'il s'agit de navires affectés au «home trade», d'une jauge inférieure à la limite fixée pour le régime particulier de ces navires par la législation nationale en vigueur au moment de l'adoption de la présente convention.

Article 2

En vue de l'application de la présente convention, les termes suivants doivent être entendus comme suit:

- a) le terme «navire» comprend tout navire ou bâtiment de quelque nature qu'il soit, de propriété publique ou privée, effectuant habituellement une navigation maritime;
- b) le terme «marin» comprend toute personne employée ou engagée à bord, à quelque titre que ce soit, et figurant au rôle d'équipage, à l'exception des capitaines, des pilotes, des élèves des navires-écoles, des apprentis lorsqu'ils sont liés par un contrat spécial d'apprentissage; il exclut les équipages de la flotte de guerre et les autres personnes au service permanent de l'Etat;
- c) le terme «capitaine» comprend toute personne ayant le commandement et la charge d'un navire, à l'exception des pilotes;
- d) le terme «navires affectés au home trade» s'applique aux navires affectés au commerce entre les ports d'un pays donné et les ports d'un pays voisin dans les limites géographiques fixées par la législation nationale.

Article 3

1. Le contrat d'engagement est signé par l'armateur ou son représentant et par le marin. Des facilités doivent être données au marin, et, éventuellement, à son conseiller pour examiner le contrat d'engagement avant que celui-ci soit signé.

2. Les conditions dans lesquelles le marin signe le contrat doivent être fixées par la législation nationale de manière à assurer le contrôle de l'autorité publique compétente.

3. Les dispositions qui précèdent, concernant la signature du contrat, sont considérées comme observées s'il est établi par un acte de l'autorité compétente que les clauses du contrat ont été présentées par écrit à cette autorité et qu'elles ont été confirmées à la fois par l'armateur ou son représentant et par le marin.

4. La législation nationale doit prévoir des dispositions pour garantir que le marin comprend le sens des clauses du contrat.

5. Le contrat ne doit contenir aucune disposition qui soit contraire à la législation nationale ou à la présente convention.

6. La législation nationale doit prévoir toutes autres formalités et garanties concernant la conclusion du contrat jugées nécessaires pour protéger les intérêts de l'armateur et du marin.

Article 4

1. Des mesures appropriées doivent être prises, en conformité de la législation nationale, pour garantir que le contrat d'engagement ne contienne aucune clause par laquelle les parties conviendraient à l'avance de déroger aux règles normales de compétence des juridictions.

2. Cette disposition ne doit pas être interprétée comme excluant le recours à l'arbitrage.

Article 5

1. Tout marin doit recevoir un document contenant la mention de ses services à bord du navire. La législation nationale doit déterminer la forme de ce document, les mentions qui doivent y figurer et les conditions dans lesquelles il doit être établi.

2. Ce document ne peut contenir aucune appréciation de la qualité du travail du marin et aucune indication sur ses salaires.

Article 6

1. Le contrat d'engagement peut être conclu soit à durée déterminée, soit au voyage, ou, si la législation nationale le permet, pour une durée indéterminée.

2. Le contrat d'engagement doit indiquer clairement les droits et obligations respectifs de chacune des parties.

3. Il doit comporter obligatoirement les mentions suivantes:

- 1° les nom et prénoms du marin, la date de sa naissance ou son âge, ainsi que le lieu de sa naissance;
- 2° le lieu et la date de la conclusion du contrat;
- 3° la désignation du ou des navires à bord duquel ou desquels le marin s'engage à servir;
- 4° l'effectif de l'équipage du navire, si la législation nationale prescrit cette mention;
- 5° le voyage ou les voyages à entreprendre, s'ils peuvent être déterminés au moment de l'engagement;
- 6° le service auquel le marin doit être affecté;
- 7° si possible, le lieu et la date auxquels le marin sera tenu de se présenter à bord pour le commencement de son service;
- 8° les vivres à allouer au marin, sauf le cas où la législation nationale prévoit un régime différent;
- 9° le montant des salaires;
- 10° le terme du contrat, soit:
 - a) si le contrat a été conclu pour une durée déterminée, la date fixée pour l'expiration du contrat;
 - b) si le contrat a été conclu au voyage, la destination convenue pour la fin du contrat et l'indication du délai à l'expiration duquel le marin sera libéré après arrivée à cette destination;
 - c) si le contrat a été conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra dénoncer le contrat ainsi que le délai de préavis, ce délai ne devant pas être plus court pour l'armateur que pour le marin;
- 11° le congé payé annuel, accordé au marin après une année passée au service du même armement, si la législation nationale prévoit un tel congé;
- 12° toutes autres mentions que la législation nationale pourrait imposer.

Article 7

Lorsque la législation nationale prévoit qu'il y aura à bord un rôle d'équipage, elle doit indiquer que le contrat d'engagement sera transcrit sur le rôle d'équipage ou annexé à ce rôle.

Article 8

En vue de permettre au marin de s'assurer de la nature et de l'étendue de ses droits et obligations, la législation nationale doit prévoir des dispositions fixant

les mesures nécessaires pour que le marin puisse se renseigner à bord de façon précise sur les conditions de son emploi, soit par l’affichage des clauses du contrat d’engagement dans un endroit facilement accessible à l’équipage, soit par toute autre mesure appropriée.

Article 9

1. Le contrat d’engagement à durée indéterminée prend fin par la dénonciation du contrat par l’une ou l’autre des parties dans un port de chargement ou de déchargement du navire, sous condition que le délai de préavis convenu à cet effet, et qui doit être au minimum de vingt-quatre heures, soit observé.

2. Le préavis doit être donné par écrit; la législation nationale doit déterminer les conditions dans lesquelles le préavis doit être donné, de manière à éviter toute contestation ultérieure entre les parties.

3. La législation nationale doit déterminer les circonstances exceptionnelles dans lesquelles le délai de préavis, même régulièrement donné, n’aura pas pour effet d’opérer la résiliation du contrat.

Article 10

Le contrat d’engagement, qu’il soit conclu au voyage, à durée déterminée ou à durée indéterminée, sera résolu de plein droit dans les cas ci-après:

- a) consentement mutuel des parties;
- b) décès du marin;
- c) perte ou innavigabilité absolue du navire;
- d) toute autre cause stipulée par la législation nationale ou la présente convention.

Article 11

La législation nationale doit fixer les circonstances dans lesquelles l’armateur ou le capitaine a la faculté de congédier immédiatement le marin.

Article 12

La législation nationale doit également déterminer les circonstances dans lesquelles le marin a la faculté de demander son débarquement immédiat.

Article 13

1. Si le marin prouve à l’armateur ou à son représentant, soit qu’il a la possibilité d’obtenir le commandement d’un navire ou un emploi d’officier ou d’officier mécanicien ou tout autre emploi plus élevé que celui qu’il occupe, soit que par suite de circonstances intervenues depuis son engagement, son départ présente pour lui un intérêt capital, il peut demander son congédiement, à condition qu’il assure, sans frais nouveaux pour l’armateur, son remplacement par une personne compétente, agréée par l’armateur ou son représentant.

2. Dans ce cas, le marin a droit aux salaires correspondant à la durée de son service.

Article 14

1. Quelle que soit la cause de l’expiration ou de la résiliation du contrat, la libération de tout engagement doit être constatée sur le document délivré au marin conformément à l’article 5 et sur le rôle d’équipage par une mention spéciale qui doit être, à la requête de l’une ou de l’autre des parties, revêtue du visa de l’autorité publique compétente.

2. Le marin a, dans tous les cas, le droit de se faire délivrer par le capitaine un certificat établi séparément et appréciant la qualité de son travail, ou indiquant tout au moins s’il a entièrement satisfait aux obligations de son contrat.

Article 15

Il appartient à la législation nationale de prévoir les mesures propres à assurer l’observation des dispositions de la présente convention.

Convention n° 23: Rapatriement des marins, 1926

Article 1

1. La présente convention s’applique à tous les navires de mer immatriculés dans le pays de l’un des Membres ayant ratifié la présente convention et aux armateurs, capitaines et marins de ces navires.

2. Elle ne s’applique pas:

- a) aux navires de guerre;
- b) aux navires d’Etat n’ayant pas une affectation commerciale;
- c) aux navires affectés au cabotage national;
- d) aux yachts de plaisance;
- e) aux bâtiments compris sous la dénomination de «Indian country craft»;
- f) aux bateaux de pêche;
- g) aux bâtiments d’une jauge brute inférieure à 100 tonneaux ou 300 mètres cubes, et, s’il s’agit de navires affectés au «home trade», d’une jauge inférieure à la limite fixée pour le régime particulier de ces navires par la législation nationale en vigueur au moment de l’adoption de la présente convention.

Article 2

En vue de l’application de la présente convention, les termes suivants doivent être entendus comme suit:

- a) le terme «navire» comprend tout navire ou bâtiment de quelque nature qu’il soit, de propriété publique ou privée, effectuant habituellement une navigation maritime;
- b) le terme «marin» comprend toute personne employée ou engagée à bord, à quelque titre que ce soit, et figurant au rôle d’équipage, à l’exception des capitaines, des pilotes, des élèves des navires-écoles, des apprentis lorsqu’ils sont liés par un contrat spécial d’apprentissage; il exclut les équipages de la flotte de guerre et les autres personnes au service permanent de l’Etat;
- c) le terme «capitaine» comprend toute personne ayant le commandement et la charge d’un navire, à l’exception des pilotes;
- d) le terme «navires affectés au home trade» s’applique aux navires affectés au commerce entre les ports d’un pays donné et les ports d’un pays voisin dans les limites géographiques fixées par la législation nationale.

Article 3

1. Tout marin débarqué en cours ou en fin de contrat a le droit d’être ramené soit dans son pays, soit à son port d’engagement, soit au port de départ du navire, suivant les prescriptions de la législation natio-

nale, qui doit prévoir les dispositions nécessaires à cet effet, et notamment déterminer à qui incombe la charge du rapatriement.

2. Le rapatriement est considéré comme assuré lorsqu'il est procuré au marin un emploi convenable à bord d'un navire se rendant à l'une des destinations déterminées en vertu du paragraphe précédent.

3. Est considéré comme rapatrié le marin qui est débarqué soit dans son propre pays, soit dans son port d'engagement ou dans un port voisin, soit dans le port de départ du navire.

4. La législation nationale, ou, à défaut de dispositions législatives, le contrat d'engagement, déterminera les conditions dans lesquelles a droit à être rapatrié le marin étranger embarqué dans un pays autre que le sien. Les dispositions des paragraphes précédents restent néanmoins applicables au marin embarqué dans son propre pays.

Article 4

Les frais de rapatriement ne peuvent être mis à la charge du marin s'il a été délaissé en raison:

- a) d'un accident survenu au service du navire;
- b) d'un naufrage;
- c) d'une maladie qui n'est due ni à son fait volontaire ni à une faute de sa part;
- d) de congédiement pour toutes causes qui ne lui sont pas imputables.

Article 5

1. Les frais de rapatriement doivent comprendre toutes dépenses relatives au transport, au logement et à la nourriture du marin pendant le voyage. Ils comprennent également les frais d'entretien du marin jusqu'au moment fixé pour son départ.

2. Lorsque le marin est rapatrié comme membre d'un équipage, il a droit à la rémunération des services accomplis pendant le voyage.

Article 6

L'autorité publique du pays dans lequel le navire est immatriculé est tenue de veiller au rapatriement de tous les marins dans les cas où la présente convention leur est applicable, sans distinction de nationalité; s'il est nécessaire, elle fera l'avance des frais de rapatriement.

Convention n° 87: Liberté syndicale et protection du droit syndical, 1948

PARTIE I. LIBERTÉ SYNDICALE

Article 1

Tout Membre de l'Organisation internationale du Travail pour lequel la présente convention est en vigueur s'engage à donner effet aux dispositions suivantes.

Article 2

Les travailleurs et les employeurs, sans distinction d'aucune sorte, ont le droit, sans autorisation préalable, de constituer des organisations de leur choix, ainsi que celui de s'affilier à ces organisations, à la seule condition de se conformer aux statuts de ces dernières.

Article 3

1. Les organisations de travailleurs et d'employeurs ont le droit d'élaborer leurs statuts et règlements administratifs, d'élire librement leurs représentants, d'organiser leur gestion et leur activité, et de formuler leur programme d'action.

2. Les autorités publiques doivent s'abstenir de toute intervention de nature à limiter ce droit ou à entraver l'exercice légal.

Article 4

Les organisations de travailleurs et d'employeurs ne sont pas sujettes à dissolution ou à suspension par voie administrative.

Article 5

Les organisations de travailleurs et d'employeurs ont le droit de constituer des fédérations et des confédérations ainsi que celui de s'y affilier, et toute organisation, fédération ou confédération a le droit de s'affilier à des organisations internationales de travailleurs et d'employeurs.

Article 6

Les dispositions des articles 2, 3 et 4 ci-dessus s'appliquent aux fédérations et aux confédérations des organisations de travailleurs et d'employeurs.

Article 7

L'acquisition de la personnalité juridique par les organisations de travailleurs et d'employeurs, leurs fédérations et confédérations, ne peut être subordonnée à des conditions de nature à mettre en cause l'application des dispositions des articles 2, 3 et 4 ci-dessus.

Article 8

1. Dans l'exercice des droits qui leur sont reconnus par la présente convention, les travailleurs, les employeurs et leurs organisations respectives sont tenus, à l'instar des autres personnes ou collectivités organisées, de respecter la légalité.

2. La législation nationale ne devra porter atteinte ni être appliquée de manière à porter atteinte aux garanties prévues par la présente convention.

Article 9

1. La mesure dans laquelle les garanties prévues par la présente convention s'appliqueront aux forces armées et à la police sera déterminée par la législation nationale.

2. Conformément aux principes établis par le paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail, la ratification de cette convention par un Membre ne devra pas être considérée comme affectant toute loi, toute sentence, toute coutume ou tout accord déjà existants qui accordent aux membres des forces armées et de la police des garanties prévues par la présente convention.

Article 10

Dans la présente convention, le terme «organisation» signifie toute organisation de travailleurs ou d'employeurs ayant pour but de promouvoir et de défendre les intérêts des travailleurs ou des employeurs.

PARTIE II. PROTECTION DU DROIT SYNDICAL

Article 11

Tout Membre de l'Organisation internationale du Travail pour lequel la présente convention est en vigueur s'engage à prendre toutes mesures nécessaires et appropriées en vue d'assurer aux travailleurs et aux employeurs le libre exercice du droit syndical.

Convention n° 98: Droit d'organisation et de négociation collective, 1949

Article 1

1. Les travailleurs doivent bénéficier d'une protection adéquate contre tous actes de discrimination tendant à porter atteinte à la liberté syndicale en matière d'emploi.

2. Une telle protection doit notamment s'appliquer en ce qui concerne les actes ayant pour but de:

- a) subordonner l'emploi d'un travailleur à la condition qu'il ne s'affilie pas à un syndicat ou cesse de faire partie d'un syndicat;
- b) congédier un travailleur ou lui porter préjudice par tous autres moyens, en raison de son affiliation syndicale ou de sa participation à des activités syndicales en dehors des heures de travail ou, avec le consentement de l'employeur, durant les heures de travail.

Article 2

1. Les organisations de travailleurs et d'employeurs doivent bénéficier d'une protection adéquate contre tous actes d'ingérence des uns à l'égard des autres, soit directement, soit par leurs agents ou membres, dans leur formation, leur fonctionnement et leur administration.

2. Sont notamment assimilées à des actes d'ingérence au sens du présent article des mesures tendant à provoquer la création d'organisations de travailleurs dominées par un employeur ou une organisation d'employeurs, ou à soutenir des organisations de travailleurs par des moyens financiers ou autrement, dans le dessein de placer ces organisations sous le contrôle d'un employeur ou d'une organisation d'employeurs.

Article 3

Des organismes appropriés aux conditions nationales doivent, si nécessaire, être institués pour assurer le respect du droit d'organisation défini par les articles précédents.

Article 4

Des mesures appropriées aux conditions nationales doivent, si nécessaire, être prises pour encourager et promouvoir le développement et l'utilisation les plus larges de procédures de négociation volontaire de conventions collectives entre les employeurs et les organisations d'employeurs d'une part, et les organisations de travailleurs d'autre part, en vue de régler par ce moyen les conditions d'emploi.

Article 5

1. La mesure dans laquelle les garanties prévues par la présente convention s'appliqueront aux forces armées ou à la police sera déterminée par la législation nationale.

2. Conformément aux principes établis par le paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail, la ratification de cette convention par un Membre ne devra pas être considérée comme affectant toute loi, toute sentence, toute coutume ou tout accord déjà existants qui accordent aux membres des forces armées et de la police des garanties prévues par la présente convention.

Article 6

La présente convention ne traite pas de la situation des fonctionnaires publics et ne pourra, en aucune manière, être interprétée comme portant préjudice à leurs droits ou à leur statut.

Recommandation n° 137: Formation professionnelle des gens de mer, 1970

I. CHAMP D'APPLICATION

1. (1) La présente recommandation s'applique à toute formation destinée à préparer une personne à travailler à bord d'un navire de mer, de propriété publique ou privée, affecté, soit, pour des fins commerciales, au transport de marchandises ou de passagers, soit à l'enseignement, soit à la recherche scientifique. Selon les conditions propres à chaque pays, la législation nationale, les sentences arbitrales ou les conventions collectives devraient déterminer quand un navire est réputé navire de mer.

(2) La recommandation s'applique à la formation des personnes se préparant à exercer des fonctions dans le service du pont, le service de la machine, le service radioélectrique ou le service général des navires, ou dans plusieurs de ces services. Elle ne s'applique pas aux pêcheurs.

II. OBJECTIFS DE LA FORMATION

2. Les objectifs fondamentaux dont devrait s'inspirer toute politique de formation professionnelle des gens de mer devraient être les suivants:

- a) maintenir et améliorer le rendement dans l'industrie des transports maritimes ainsi que les aptitudes et la capacité des gens de mer, compte tenu de leurs besoins dans le domaine de l'éducation et de l'intérêt économique et social du pays;
- b) maintenir et améliorer les normes en matière de prévention d'accidents à bord des navires marchands, en mer ou dans les ports, en vue de réduire les risques d'accident;
- c) encourager un nombre suffisant de personnes, possédant les aptitudes nécessaires, à faire carrière dans la marine marchande;
- d) s'assurer qu'une formation de base appropriée est donnée à toutes les personnes nouvellement recrutées, soit, dans la mesure du possible, à terre soit à bord;
- e) assurer des facilités de formation professionnelle et de recyclage répondant aux besoins de main-d'œuvre actuels et futurs de l'industrie des transports maritimes, en ce qui concerne les diverses fonctions et catégories de personnel navigant;
- f) assurer des facilités de formation pour la mise en œuvre des innovations techniques affectant la marche du navire, la navigation et la sécurité;

- g) assurer une formation permettant à tous les gens de mer possédant les capacités requises d'acquérir une meilleure qualification ou d'obtenir une promotion jusqu'aux fonctions les plus élevées, les aidant ainsi à améliorer leur efficacité, à développer leur productivité et à retirer plus de satisfaction de leur travail;
- h) assurer aux gens de mer des différentes fonctions et catégories une formation pratique appropriée;
- i) assurer, autant que possible, le placement des gens de mer ayant achevé un cours de formation.

III. ORGANISATION ET ADMINISTRATION NATIONALES

A. Organisation et coordination

3. Dans les pays qui ont une industrie des transports maritimes ou qui entendent en créer une, les autorités chargées d'élaborer la politique nationale en matière d'enseignement et de formation devraient veiller à ce qu'une place appropriée soit réservée à la formation des gens de mer dans le réseau général des moyens de formation, afin que les objectifs définis au paragraphe 2 ci-dessus puissent être atteints.

4. Lorsqu'un pays n'est pas en mesure d'assurer la formation des gens de mer pour toutes les fonctions et catégories nécessaires, il devrait examiner la possibilité d'établir, en collaboration avec d'autres pays ainsi qu'avec les organisations internationales, des programmes communs pour la formation de ceux qui ne pourraient pas recevoir la formation voulue dans le cadre de programmes nationaux.

5. (1) Dans chaque pays, les programmes de formation de tous organismes publics et privés qui s'occupent de la formation des gens de mer devraient être coordonnés et développés suivant des normes nationales dûment approuvées.

(2) Ces programmes devraient être élaborés en collaboration avec les services gouvernementaux, les établissements d'enseignement et les autres organismes possédant une connaissance approfondie de la formation professionnelle des gens de mer, et être conçus de manière à satisfaire aux exigences de l'exploitation maritime, définies en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer.

6. Les organismes qui sont chargés d'élaborer ces programmes devraient, notamment:

- a) maintenir des rapports étroits entre les établissements de formation et tous les milieux intéressés en vue de concilier la formation avec les besoins de l'industrie des transports maritimes;
- b) visiter régulièrement les établissements de formation qui les concernent et se maintenir parfaitement au courant des programmes en vigueur;
- c) prendre toutes mesures pour que les informations sur les possibilités de formation soient diffusées dans tous les milieux intéressés;
- d) collaborer à l'élaboration et à l'exécution des programmes pratiques de formation maritime;
- e) participer à l'établissement des normes générales de formation prévues au paragraphe 11;
- f) participer à l'établissement des normes nationales appropriées relatives à la délivrance de titres constatant la formation professionnelle des gens de mer des diverses fonctions et catégories;
- g) favoriser une coopération directe entre les établissements de formation professionnelle et les responsables du recrutement et de l'emploi.

7. Les autorités ou organismes compétents, en collaboration avec les organisations d'armateurs et de gens de mer, devraient veiller à ce que des informations complètes sur les programmes publics et privés de formation des gens de mer et sur les conditions dans lesquelles il est possible de trouver un emploi dans l'industrie des transports maritimes soient mises à la disposition des services d'orientation professionnelle et d'emploi, des services publics de placement et des établissements de formation professionnelle et technique.

8. Les autorités ou organismes compétents devraient s'efforcer d'assurer que:

- a) les facilités offertes par les chantiers navals, les ateliers de mécanique, les fabricants de matériel, les installations de la marine nationale, etc., soient utilisées, dans la mesure du possible et lorsque cela est approprié, pour aider à la formation des officiers et des marins;
- b) des mesures soient prises afin que, toutes choses égales d'ailleurs, la préférence soit donnée, en matière d'admission à l'emploi, aux personnes qui ont reçu une formation appropriée et dûment reconnue.

9. (1) Les programmes de formation devraient régulièrement être revus et mis à jour, compte tenu des développements techniques de l'industrie.

(2) Il devrait être tenu compte, dans la révision des programmes de formation, du Document destiné à servir de guide, 1968, élaboré conjointement par l'Organisation internationale du Travail et l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, et adopté par ces organisations – et de tous amendements ou adjonctions ultérieurs –, qui traite en détail, du point de vue technique, des questions concernant directement la sauvegarde de la vie humaine en mer.

B. Financement

10. (1) Les programmes de formation destinés aux gens de mer devraient être organisés de façon méthodique et leur financement devrait être assuré de manière régulière et adéquate, eu égard aux nécessités et aux développements actuels et futurs de l'industrie des transports maritimes.

(2) Dans les cas appropriés, le gouvernement devrait accorder une aide financière aux autorités locales ou aux organismes privés qui se chargent de la formation des gens de mer. Cette aide pourrait revêtir la forme de subventions générales, de fourniture de terrain, de locaux ou de matériel de démonstration (embarcations, moteurs, instruments de navigation et autres appareils), d'affectation gratuite d'instructeurs, de versement d'allocations d'études ou de la prise en charge des frais de formation que les élèves doivent acquitter en qualité d'externe ou d'interne dans les écoles ou sur les navires affectés à la formation.

(3) Les gens de mer ne devraient pas se voir refuser, du fait de l'insuffisance de leurs ressources ou de la limitation des possibilités de formation, l'accès aux fonctions les plus élevées à bord d'un navire. Les gens de mer devraient donc avoir la possibilité de gagner ou de recevoir un gain ou des émoluments suffisants pour leur permettre d'obtenir une formation appropriée.

(4) La formation donnée aux gens de mer dans les établissements publics devrait être gratuite lorsque cela est possible.

(5) Dans les cas où l'application d'innovations techniques impose un recyclage, celui-ci devrait être assuré gratuitement aux gens de mer intéressés. Durant les cours de recyclage, les intéressés devraient recevoir des allocations adéquates; les gens de mer envoyés à de tels cours par un armateur devraient recevoir leur plein salaire de base.

C. Normes de formation

11. Des normes de formation devraient être élaborées conformément aux exigences nationales pour l'octroi aux gens de mer des différents brevets de capacité. Ces normes devraient fixer les points suivants:

- a) la nature des examens médicaux (y compris l'examen radiologique du thorax, des examens de l'ouïe et de la vue et des examens destinés à déceler le diabète) que doivent subir les personnes qui vont recevoir une formation; les normes appliquées lors de ces examens, ceux de l'ouïe et de la vue en particulier, pourraient être différentes selon les services auxquels se destinent les intéressés, mais ne devraient, en aucun cas, être inférieures à celles qui sont prévues pour l'admission à l'emploi dans l'industrie des transports maritimes;
- b) l'instruction générale que doivent avoir les candidats pour l'admission aux cours de formation professionnelle en vue de l'obtention de brevets de capacité;
- c) les matières qui doivent figurer au programme des cours en ce qui concerne notamment la navigation, le matelotage, la radioélectricité, l'électronique, la mécanique, le service général et les relations humaines;
- d) la nature des examens que les élèves devront éventuellement subir au terme des cours de formation qui sont sanctionnés par des examens;
- e) le système selon lequel les autorités veillent à ce que le personnel enseignant des établissements de formation possède l'expérience et les qualifications requises, y compris une connaissance appropriée, aussi bien théorique que pratique, des progrès de l'équipement et de l'exploitation maritimes.

IV. PROGRAMMES DE FORMATION

12. Les programmes de formation devraient être élaborés sur une base pratique, compte tenu du travail à effectuer dans les divers services à bord. Ils devraient être périodiquement revus et mis à jour, afin de tenir compte des progrès techniques. Ils devraient, selon le cas, porter notamment sur les sujets suivants:

- a) navigation, matelotage, manœuvre du navire, signalisation, manutention et arrimage des cargaisons, entretien du navire et autres sujets se rapportant à l'exploitation des navires de la marine marchande;
- b) formation en vue de l'utilisation des instruments électroniques et mécaniques tels qu'installations de radio et de radar, radiogoniomètres, compas, etc.;
- c) théorie et pratique des engins de sauvetage et du matériel de lutte contre l'incendie, méthodes de survie en mer et autres aspects de la sauvegarde de la vie humaine en mer;
- d) théorie et pratique de la conduite, de l'entretien et de la réparation des appareils de propulsion et des appareils auxiliaires, notamment en ce qui concerne les divers types d'équipement, y compris les appareils électroniques dont sont équipés les navires du pays;
- e) formation des différents agents du service général à bord, selon qu'ils seront employés en qualité de cuisiniers, de garçons et de personnel de cuisine, compte tenu des diverses qualifications requises pour les différentes catégories de navires;
- f) prévention des accidents à bord, notamment en ce qui concerne la sécurité des méthodes de travail dans tous les services, y compris la sécurité individuelle (sur laquelle il conviendrait de porter l'ac-

cent au cours de l'enseignement professionnel), les premiers soins, les soins médicaux et autres questions connexes, l'hygiène et l'éducation physique, notamment la natation; la formation en matière de soins médicaux à bord et, en particulier, la formation spéciale destinée au personnel responsable des soins médicaux devraient dans tous les cas être fondées sur les manuels ou livrets médicaux établis par les autorités compétentes et être orientées vers une bonne utilisation des services médicaux radiotélégraphiques;

- g) en particulier dans le cas de jeunes élèves âgés de moins de dix-huit ans, éléments de culture générale;
- h) notions de législation sociale et du travail dans le domaine maritime et dans les domaines des relations professionnelles de la réglementation concernant les gens de mer, de l'économie des transports, de l'assurance maritime, du droit maritime, etc.;
- i) méthodes d'administration, y compris les relations entre la direction et le personnel, l'étude du travail, etc.

13. Les programmes de formation devraient être conçus notamment en fonction de la préparation des élèves à l'obtention de brevets de capacité et devraient correspondre, dans les cas appropriés, aux normes nationales applicables en matière de brevets. Ils devraient comporter une formation pratique adéquate et tenir compte de l'âge minimum et de l'expérience professionnelle minimum exigés par les autorités compétentes pour la préparation des brevets de capacité des divers degrés. Il devrait également être tenu compte d'autres diplômes reconnus au niveau national.

14. La formation devrait s'étendre sur une période suffisante pour que les élèves puissent assimiler l'enseignement qu'ils reçoivent, et la durée devrait en être déterminée compte tenu de facteurs tels que:

- a) le niveau de formation qu'exige la profession à laquelle le cours prépare;
- b) l'âge que les élèves doivent avoir atteint et l'instruction générale qu'ils doivent avoir reçue pour suivre les cours de formation;
- c) l'expérience pratique déjà acquise par les élèves.

V. COURS DE FORMATION MARITIME GÉNÉRALE

15. Les jeunes gens n'ayant aucune expérience de la mer devraient pouvoir bénéficier soit d'une formation de base destinée à les préparer à l'ambiance du bord et à l'exécution, en toute sécurité, des travaux du bord, soit, là où cela est possible, de cours de formation prénavatique qui les préparent suffisamment à l'exécution des tâches normalement dévolues aux marins du pont et de la machine et aux agents du service général, forment leur caractère et leur inculquent un sens de l'autodiscipline et des responsabilités.

16. Des cours appropriés ou un enseignement devraient être également organisés pour permettre aux jeunes gens qui ont les capacités voulues de se préparer aux brevets ou diplômes reconnus dans la marine marchande de leur pays tant pour les officiers que pour les marins.

17. Une formation en vue du perfectionnement et de la promotion des gens de mer devrait, entre autres moyens, comprendre des cours de brève durée dans des écoles de navigation ou des établissements techniques ou des cours par correspondance spécialement adaptés aux exigences de catégories déterminées d'officiers et de marins et aux fonctions auxquelles ils aspirent.

VI. PERFECTIONNEMENT

18. (1) Des cours de recyclage, d'adaptation et de perfectionnement devraient être organisés, si nécessaire, pour les officiers et les marins qui en ont les capacités, afin de leur permettre d'améliorer leurs aptitudes et d'élargir leurs connaissances techniques, de se tenir au courant des innovations techniques, notamment du développement de l'automatisation à bord des navires, et de répondre aux exigences des nouvelles méthodes d'exploitation des navires.

(2) De tels cours pourraient être utilisés, par exemple, pour compléter les cours d'enseignement général et donner une formation spécialisée approfondie en vue de promotions éventuelles ainsi que pour assurer un enseignement poussé en électronique à l'intention du personnel intéressé.

(3) Une attention particulière devrait être accordée à la capacité des capitaines et autres officiers et des marins de naviguer et de manœuvrer en toute sécurité avec les nouveaux types de navires.

19. Lorsque la formation en serait facilitée, les armateurs devraient permettre aux gens de mer employés à bord, et qui en ont les capacités, de bénéficier de temps libre pour des périodes de formation à terre, dans des écoles appropriées, afin qu'ils puissent améliorer leurs aptitudes, apprendre à utiliser les nouvelles techniques et le nouveau matériel, et se préparer à une promotion. Les personnes occupant des postes de responsabilité à bord devraient encourager activement pareille formation.

VII. MÉTHODES DE FORMATION

20. Les méthodes de formation adoptées pour l'instruction des gens de mer devraient être aussi efficaces que possible, compte tenu de la nature de l'enseignement, de l'expérience, de l'instruction générale et de l'âge des élèves, ainsi que du matériel de démonstration et des ressources financières disponibles.

21. La formation pratique, qui exige la participation active des élèves eux-mêmes, devrait occuper une place importante dans tous les programmes de formation. Afin d'assurer cette formation, les gens de mer pourraient être embarqués sur des navires de la marine marchande pour accomplir des périodes de navigation, ou être affectés à des ateliers, des chantiers navals ou des bureaux de compagnies de navigation.

22. Des cours pratiques de navigation, de matelotage, de conduite et d'entretien des machines et autres disciplines nautiques ainsi qu'un enseignement détaillé en matière de sécurité à bord devraient être organisés sur les navires-écoles utilisés par les établissements de formation.

23. Le matériel de démonstration approprié (simulateurs, machines, maquettes de navires, installations de bord, engins de sauvetage, aides à la navigation et appareils de manutention) devrait être utilisé dans les cours de formation. Ce matériel devrait être choisi eu égard aux machines et installations que les élèves pourront être appelés à utiliser.

24. Les films et autres moyens audiovisuels devraient être utilisés dans les cas appropriés:

- a) lorsqu'ils peuvent aider à compléter, sans pour autant s'y substituer, le matériel de démonstration dont l'utilisation appelle la participation active des élèves eux-mêmes;
- b) comme moyen de formation de base dans certains domaines, tels que l'enseignement des langues vivantes.

25. La formation théorique et l'enseignement général dispensés dans le cadre des cours de formation devraient être en rapport avec les connaissances théoriques et pratiques nécessaires aux gens de mer.

VIII. COOPÉRATION INTERNATIONALE

26. Les pays devraient coopérer en vue de promouvoir la formation professionnelle des gens de mer; dans certains cas, cette coopération peut s'effectuer utilement sur le plan régional.

27. Dans le cadre de cette coopération, ils pourraient, notamment, collaborer avec l'Organisation internationale du Travail et d'autres institutions internationales, en particulier l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, ainsi qu'avec d'autres pays:

- a) pour recruter et former du personnel enseignant;
- b) pour créer et améliorer les moyens de formation pour les officiers et les marins;
- c) pour créer, conjointement avec d'autres pays, lorsque le besoin s'en fait sentir, des moyens de formation;
- d) pour offrir des possibilités de formation à des élèves ou à des instructeurs stagiaires étrangers choisis à cet effet, et pour envoyer des élèves ou des instructeurs stagiaires dans d'autres pays;
- e) pour organiser des échanges internationaux de personnel, d'information et de matériel d'enseignement, ainsi que des cycles d'études et des groupes de travail internationaux
- f) pour mettre des instructeurs qualifiés et expérimentés à la disposition d'établissements de formation de gens de mer à l'étranger.