



Instrument concernant les examens médicaux (gens de mer)

Synthèse

Parmi les instruments examinés consacrés au travail maritime, **deux conventions traitent de l'examen médical des gens de mer**:

- [convention \(n° 16\) sur l'examen médical des jeunes gens \(travail maritime\), 1921](#);
- [convention \(n° 73\) sur l'examen médical des gens de mer, 1946](#).

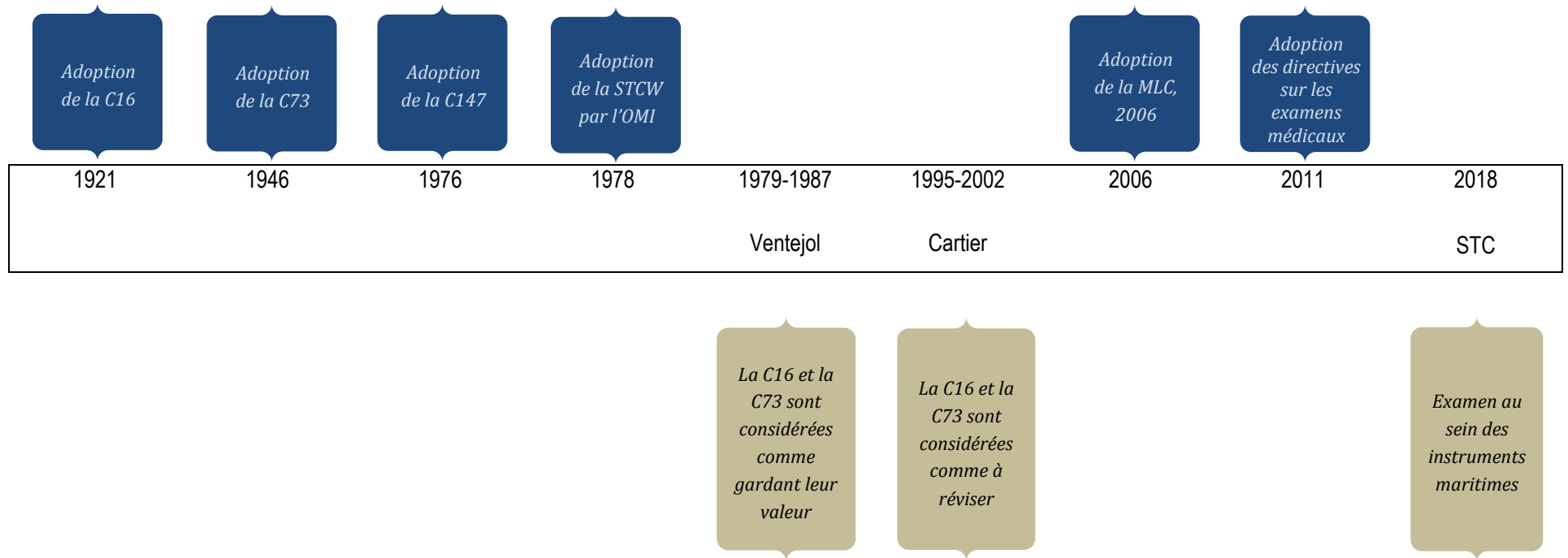
Statut des instruments examinés

	Recommandation du Groupe de travail Cartier	Suivi depuis le travail du Groupe de travail Cartier
Convention n° 16	Instrument à réviser	Révisée par la MLC, 2006
Convention n° 73	Instrument à réviser	Révisée par la MLC, 2006

Mesures possibles soumises pour examen

1. De classer la convention n° 16 en tant que «Normes dépassées» et de revenir plus tard sur son possible retrait ou abrogation.
2. De classer la convention n° 73 en tant que «Normes dépassées» et de revenir plus tard sur son possible retrait ou abrogation.

Instruments concernant les examens médicaux des gens de mer – Repères chronologiques



I. Approche normative de l'OIT concernant les examens médicaux des gens de mer

A. La protection accordée par les instruments de l'OIT ¹

1. La [convention \(n° 16\) sur l'examen médical des jeunes gens \(travail maritime\), 1921](#), a été adoptée afin de rendre obligatoire, pour tous les enfants et jeunes gens de mer de moins de 18 ans employés à bord d'un bateau, navire ou bâtiment effectuant une navigation maritime ², la présentation d'un certificat médical attestant de leur aptitude à ce travail et signé par un médecin approuvé par l'autorité compétente. L'examen médical doit être renouvelé tous les ans. Une dérogation temporaire est possible pour les cas d'urgence. Cette convention n'est pas applicable au secteur de la pêche. ³
2. La [convention \(n° 73\) sur l'examen médical des gens de mer, 1946](#), vise toutes les personnes qui sont employées dans une fonction quelconque à bord d'un navire de mer, de propriété publique ou privée, affecté, pour des fins commerciales, au transport de marchandises ou de passagers, sous réserve de certaines exceptions ⁴. Elle ne s'applique pas à la pêche ⁵. Elle rend obligatoire la production d'un certificat médical attestant de l'aptitude physique au travail auquel la personne 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. Ce certificat médical a une durée de validité limitée à deux années; six années concernant le certificat qui se rapporte à la perception des couleurs. Il appartient à l'autorité compétente de déterminer, 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. 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.

¹ La question de l'examen médical des pêcheurs est couverte par la [convention \(n° 113\) sur l'examen médical des pêcheurs, 1959](#), et la [convention \(n° 188\) sur le travail dans la pêche, 2007](#).

² L'article 2 de la convention n° 16 permet l'exclusion des navires sur lesquels ne sont occupés que les membres d'une même famille.

³ Voir: Conférence internationale du Travail, 3^e session, Genève, 1921, [Résolutions adoptées par la Commission des questions maritimes](#): «Il est entendu qu'aucune des recommandations ou conventions concernant les questions maritimes et adoptées par cette Conférence ne s'applique à l'industrie de la pêche.»

⁴ L'article 2 de la convention n° 73 permet d'exclure, 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: le pilote qui n'est pas membre de l'équipage; les 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; les dockers itinérants qui ne sont pas membres de l'équipage; les personnes employées dans les ports, qui ne sont pas employées habituellement en mer.

⁵ L'article 1, paragraphe 3, de la convention n° 73 prévoit que sont exclus: les bateaux d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux enregistrés; les bateaux en bois de construction primitive, tels que des dhows ou des jonques; les bateaux de pêche; les embarcations naviguant dans les eaux d'un estuaire.

-
3. La [convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée \(MLC, 2006\)](#), reprend pour l'essentiel le contenu des instruments adoptés en 1921 et en 1946 sous la règle 1.2 tout en actualisant et développant davantage certains principes de base. Elle réaffirme qu'aucun marin ne peut travailler à bord d'un navire sans avoir produit un certificat médical attestant qu'il est médicalement apte à exercer ses fonctions. Cela concerne l'ensemble des marins, y compris les jeunes gens de mer de moins de 18 ans. Le droit au réexamen en cas de refus de délivrance d'un certificat ou de limitation imposée à l'aptitude au travail est repris, ainsi que les durées de validité des certificats. La MLC, 2006, est plus précise sur la qualité du médecin délivrant le certificat médical. Celui-ci doit être «dûment qualifié» et doit disposer «d'une entière indépendance professionnelle», ce que ne précisaient pas les instruments antérieurs. La possibilité de déroger à ces obligations en cas d'urgence fait l'objet d'un encadrement plus strict dans la MLC, 2006. Il faut souligner en outre le champ d'application élargi de la MLC, 2006, qui protège les gens de mer ou marins définis comme des «personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique», c'est-à-dire les «navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques»⁶.

B. Les instruments examinés en quelques dates: adoption et ratification

4. La convention n° 16 a été adoptée en 1921. Elle a enregistré 82 ratifications. La ratification de la MLC, 2006, a entraîné à ce jour la dénonciation de cet instrument par 55 Etats⁷. Vingt-sept Etats Membres restent liés par cette convention⁸. Douze commentaires de la

⁶ Art. II, paragr. 4. La MLC, 2006, ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires.

⁷ En application de l'article X de la MLC, 2006.

⁸ Demeurent liés par la convention n° 16: l'Azerbaïdjan, le Bélarus, le Brésil, le Cameroun, la Colombie, le Costa Rica, Cuba, Djibouti, la Dominique, l'ex-République yougoslave de Macédoine, la Grenade, le Guatemala, la Guinée, les Iles Salomon, l'Iraq, le Kirghizistan, le Mexique, le Pakistan, Sainte-Lucie, la Sierra Leone, la Somalie, le Tadjikistan, la République-Unie de Tanzanie, la Trinité-et-Tobago, l'Ukraine, l'Uruguay et le Yémen. Le Chili et la Jamaïque ont ratifié la MLC, 2006; celle-ci n'est pas encore en vigueur pour ces Etats. L'instrument de ratification de la MLC, 2006, par la République-Unie de Tanzanie a été reçu par le Bureau mais n'a pas encore été enregistré (en attente de la déclaration concernant la sécurité sociale). En ce qui concerne le Kirghizistan, la CEACR a noté en 2013 l'indication du gouvernement selon laquelle il avait l'intention de dénoncer l'ensemble des conventions relatives à la navigation maritime et à la pêche. Pour ce qui est de l'ex-République yougoslave de Macédoine, la CEACR a noté l'indication du gouvernement selon laquelle le pays ne dispose d'aucune flotte maritime, n'a pas de navire immatriculé sous son pavillon et n'a aucune législation relative aux questions traitées dans les conventions maritimes de l'OIT. Enfin, concernant le Tadjikistan, la CEACR a noté en 2011 l'indication du gouvernement selon laquelle le pays ne dispose actuellement d'aucune flotte maritime et selon laquelle, bien que cette convention ait été ratifiée, elle n'est appliquée ni en droit ni dans la pratique. La convention pourrait devenir pertinente à l'avenir si le pays devait développer une marine marchande. Par ailleurs, cette convention a été déclarée applicable aux territoires non métropolitains suivants: Chine – Région administrative spéciale de Hong-kong, Polynésie française (France), Terres australes et antarctiques françaises (France), Groenland (Danemark), Guernesey (Royaume-Uni), Jersey (Royaume-Uni), Montserrat (Royaume-Uni) et Sainte-Hélène (Royaume-Uni).

Parmi les 27 Etats Membres qui restent liés par la convention n° 16, seuls 5 ne sont pas parties à la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et

Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations (CEACR) sont en attente de réponse concernant des problèmes d'application ⁹.

5. La convention n° 73 a été adoptée en 1946 ¹⁰. Elle a enregistré 46 ratifications. La ratification de la MLC, 2006, a entraîné à ce jour la dénonciation de cet instrument par 34 Etats. Douze Etats Membres restent liés par cette convention ¹¹. Cinq commentaires de la CEACR sont en attente de réponse concernant des problèmes d'application ¹².

de veille, telle que modifiée (STCW): le Costa Rica, l'ex-République yougoslave de Macédoine, le Kirghizistan, la Somalie et le Tadjikistan.

⁹ Ils concernent: Djibouti (demande de préciser si, en cas d'urgence, l'embarquement d'une jeune personne âgée de moins de 18 ans est possible sans que cette dernière soit soumise aux examens nécessaires, à la condition toutefois que cet examen soit passé au premier port que le bâtiment toucherait ultérieurement); la Dominique (observation en lien avec l'absence de législation spécifique couvrant l'examen médical des jeunes gens de mer au niveau national); les Iles Salomon (demande d'information sur toute mesure prise pour assurer que la durée de validité des certificats médicaux des gens de mer de moins de 18 ans n'excède pas une année); le Pakistan (demande de prendre les mesures pour assurer que la période de validité des certificats médicaux délivrés aux personnes âgées de moins de 18 ans, qui travaillent à bord des navires, n'est pas supérieure à un an); le Cameroun (demande de réponse aux commentaires des syndicats); le Costa Rica (demande de préciser si l'emploi des personnes âgées de 15 à 18 ans est autorisé sur les navires affectés à la navigation côtière); l'Iraq (demande d'indiquer toute mesure concrète qui régulerait l'examen médical des jeunes marins conformément aux dispositions de la convention); le Guatemala (demande d'adopter les mesures nécessaires pour donner effet à la convention en ce qui concerne les examens médicaux préalables et périodiques des mineurs employés à des travaux maritimes); la Guinée (aucun article du Code de la marine marchande ne réglemente la procédure de délivrance des certificats médicaux pour les gens de mer); le Groenland (Danemark) (demande d'adopter les mesures nécessaires pour rendre la législation nationale conforme aux exigences de la convention – pas de législation détaillée sur l'examen médical des jeunes gens de mer); la Polynésie française (demande de préciser si la périodicité de six mois pour le renouvellement de l'examen médical, fixée par la législation, s'applique également aux marins de moins de 18 ans employés à bord de navires de moins de 10 tonnes); et l'Ukraine (demande de préciser si les étudiants des écoles de navigation maritime âgés de moins de 18 ans peuvent être autorisés à accomplir à bord d'un navire un voyage de formation, auquel cas ils sont tenus de subir un examen médical et d'obtenir un certificat médical).

¹⁰ A noter que la convention n° 73 ne révisé pas la convention n° 16 qui s'applique uniquement aux jeunes marins.

¹¹ Demeurent liés par la convention n° 73: l'Angola, l'Azerbaïdjan, Djibouti, l'Egypte, l'ex-République yougoslave de Macédoine, la Guinée-Bissau, le Kirghizistan, le Pérou, le Tadjikistan, la Turquie, l'Ukraine et l'Uruguay. Par ailleurs, cette convention a été déclarée applicable aux territoires non métropolitains suivants: Chine – Région administrative spéciale de Macao, Polynésie française (France) et Terres australes et antarctiques françaises (France). Pour ce qui est de l'ex-République yougoslave de Macédoine, du Kirghizistan et du Tadjikistan, voir l'information donnée ci-dessus à la note de bas de page 8.

Parmi les 12 Etats Membres qui restent liés par la convention n° 73, seuls 3 ne sont pas parties à la Convention STCW de 1978: l'ex-République yougoslave de Macédoine, le Kirghizistan et le Tadjikistan.

¹² Ils concernent: l'Azerbaïdjan (demande d'information sur la manière dont l'autorité compétente exerce un contrôle efficace de la qualité de l'examen médical à l'égard des marins étrangers non résidents); Djibouti (demande d'information sur les mesures mettant en œuvre la convention); la Guinée-Bissau (demande de clarification sur la période de validité du certificat médical); la Polynésie française (demande d'indiquer si le test de dépistage du VIH/sida est inclus parmi les examens médicaux prescrits en application de la législation concernée), et la Chine – Région administrative spéciale de Macao (demande de consulter les organisations d'armateurs et de gens de mer avant de procéder à tout changement du certificat médical en vigueur).

II. Faits nouveaux entre l'adoption de ces instruments et 2018

A. Statut

6. Au cours de l'examen réalisé dans le cadre des travaux du **Groupe Ventejol**, la convention n° 16 a été classée dans la catégorie des «autres instruments» et la convention n° 73 dans celle des «instruments à promouvoir en priorité»¹³.
7. A la suite des travaux du **Groupe Cartier**, le Conseil d'administration a décidé que ces deux conventions devaient être révisées. Parmi les motifs invoqués, il a été noté que l'un des problèmes concernant l'application de ces conventions est que les normes d'aptitude pour les gens de mer sont très variables à l'échelle internationale¹⁴.

B. Mise en application et consolidation

8. La convention n° 73 figure à l'annexe de la [convention \(n° 147\) sur la marine marchande \(normes minima\), 1976](#). Ceci n'est pas le cas de la convention n° 16. Les Etats qui ont ratifié la convention n° 147 s'engagent à vérifier que leur législation équivaut, dans l'ensemble¹⁵, aux conventions ou aux articles de conventions auxquels il est fait référence dans l'annexe, pour autant que l'Etat ne soit pas autrement tenu de donner effet aux conventions en question. A ce sujet, parmi les 14 Etats Membres qui restent liés par la convention n° 147, seulement 5 ont ratifié la convention n° 73. Neuf Etats sont donc tenus d'avoir une législation équivalente, dans l'ensemble, à la convention n° 73, conformément à l'article 2 a) de la convention n° 147¹⁶.
9. Les conventions nos 16 et 73 ont été révisées par la MLC, 2006, qui reprend largement leur objectif et leur contenu tout en élargissant sensiblement le champ d'application. La convention n° 16 reste ouverte à la ratification, ce qui n'est pas le cas de la convention n° 73¹⁷.

¹³ Voir les rapports du Groupe de travail sur les normes internationales du travail, de 1979 et 1987.

¹⁴ Voir le document [GB.277/LILS/WP/PRS/1/2](#).

¹⁵ BIT: *Etude d'ensemble de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations*, Conférence internationale du Travail, 77^e session, 1990, *Etude d'ensemble des rapports concernant la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima) et la recommandation (n° 155) sur la marine marchande (amélioration des normes), 1976* (Genève, 1990), pp. 41 et suiv.

¹⁶ Il s'agit du Brésil, du Costa Rica, de la Dominique, de l'Islande, de l'Iraq, d'Israël, de la Trinité-et-Tobago et des Etats-Unis.

¹⁷ Voir à cet égard la note introductive préparée pour la troisième réunion de la Commission tripartite spéciale (STC).

C. Situation au regard des normes internationales du travail

10. La question des examens médicaux des gens de mer a fait l'objet de plusieurs initiatives de nature normative ou technique depuis l'adoption des conventions n^{os} 16 et 73.
11. En premier lieu, ces conventions ont été consolidées au sein de la MLC, 2006. Leur contenu a donc fait récemment l'objet d'un examen approfondi visant à en assurer l'actualisation et la pertinence au regard des pratiques et des besoins du secteur. A ce titre, il faut constater que la règle 1.2 et les dispositions du code associées de la MLC, 2006, reprennent étroitement le contenu de ces deux conventions, et plus particulièrement celui de la convention n^o 73, en les adaptant. Par ailleurs, les prescriptions de la MLC, 2006, relatives au certificat médical entrent dans le champ des conditions de travail et de vie des gens de mer devant être inspectées et approuvées par l'Etat du pavillon. Pour les navires concernés par la certification obligatoire que prévoit la MLC, 2006, le respect des prescriptions relatives au certificat médical doit être pris en compte. La consolidation opérée en 2006 permet donc de donner aux prescriptions voulues par l'OIT en matière d'examen médical des gens de mer une réelle universalité et une meilleure effectivité.
12. En deuxième lieu, la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW), adoptée sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI), contient elle aussi des dispositions pertinentes (section A-I/9)¹⁸. La MLC, 2006, stipule à cet égard qu'un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la STCW doit être accepté par l'autorité compétente aux fins de la règle 1.2. Un certificat médical conforme en substance à ces prescriptions, dans le cas des gens de mer qui ne sont pas couverts par la STCW, devra également être accepté.
13. En troisième lieu, la variété des pratiques constatées au plan international avait conduit, en 1997, à l'adoption conjointe, par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et l'OIT, de directives en matière d'examen médical, afin de promouvoir un cadre harmonisé au niveau international. Cette démarche a été renouvelée en 2011, avec l'adoption de nouvelles directives par le Conseil d'administration du BIT, en accord avec le Comité de la sécurité maritime de l'OMI. Ces directives¹⁹ proposent notamment des modèles de documents qui permettent un meilleur suivi de la santé des gens de mer au plan international.
14. Enfin, un des enjeux récurrents de l'application des conventions sur le travail maritime concerne leur potentielle application à d'autres catégories de travailleurs que les gens de mer, au sens de la MLC, 2006. En particulier, nombre de législations nationales ont établi un cadre commun pour les pêcheurs et les gens de mer, en s'appuyant sur ces conventions sectorielles. Il convient de rappeler à cet égard que l'éventuelle abrogation ou retrait d'une convention n'a pas d'effet sur une législation nationale qui aurait été adoptée en vue de lui donner effet, et que, de façon générale, cette mesure n'empêche pas un Etat de continuer à appliquer l'instrument en question s'il le souhaite²⁰.

¹⁸ Voir M. Mc Connell, D. Devlin et C. Doumbia-Henry, *The Maritime Labour Convention*, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, pp. 251 et suiv.

¹⁹ Voir les *Directives relatives aux examens médicaux des gens de mer* (OIT, 2013).

²⁰ Voir le [rapport VII \(2\) soumis à la Conférence internationale du Travail](#), 106^e session, 2017, p 5.

III. Principaux éléments à retenir pour déterminer le statut de ces instruments

15. Dans le cadre de l'examen visant à déterminer le statut des conventions n^{os} 16 et 73 relatives à l'examen médical des gens de mer, il convient de tenir compte des éléments d'appréciation suivants, qui sont particulièrement pertinents:

- 1) Les conventions n^{os} 16 et 73, même si elles ont été consolidées au sein de la MLC, 2006, n'en demeurent pas moins des instruments pertinents:
 - plusieurs Etats n'ayant pas ratifié la MLC, 2006, demeurent liés à ces instruments;
 - la convention n^o 73 est un instrument intégré au système de la convention n^o 147 qui, dans ce cadre, reste pertinente pour 9 Etats.
- 2) La STCW contient des dispositions pertinentes en la matière dont le respect est considéré comme donnant application à la MLC, 2006. A cet égard:
 - parmi les 27 Etats Membres qui restent liés par la convention n^o 16, seuls 5 ne sont pas parties à la STCW: le Costa Rica, l'ex-République yougoslave de Macédoine, le Kirghizistan, la Somalie et le Tadjikistan;
 - parmi les 12 Etats Membres qui restent liés par la convention n^o 73, seuls 3 ne sont pas parties à la STCW: l'ex-République yougoslave de Macédoine, le Kirghizistan et le Tadjikistan.

IV. Mesures possibles soumises pour examen concernant ces instruments

16. Si le Groupe de travail Cartier avait recommandé de placer les conventions n^{os} 16 et 73 sur la liste des instruments à réviser, l'adoption de la MLC, 2006, assure aujourd'hui un cadre renouvelé et pertinent. Toutefois, ces deux conventions conservent leur objet pour les Etats qui ne seraient pas encore prêts à ratifier la MLC, 2006.

17. Au regard de ces éléments, la Commission tripartite spéciale (STC) pourrait envisager:

1. De classer la convention n^o 16 en tant que «Normes dépassées».
2. De classer la convention n^o 73 en tant que «Normes dépassées».
3. De demander au Bureau d'engager une initiative destinée à promouvoir la ratification prioritaire de la MLC, 2006, auprès des pays encore liés par ces conventions.
4. De demander au Bureau d'offrir l'assistance technique nécessaire aux Etats ayant indiqué leur volonté de dénoncer les conventions n^{os} 16 et 73 en l'absence de tout intérêt maritime afin qu'ils puissent procéder à une telle dénonciation ²¹.
5. De revoir la situation des conventions n^{os} 16 et 73 lors de la prochaine réunion de la STC afin de décider de sa possible abrogation ou de son retrait.

²¹ La convention n^o 16 peut être dénoncée à tout moment. La convention n^o 73 peut être dénoncée du 17 août 2025 au 17 août 2026.