



Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006)

Genève, 19-23 avril 2021

► Instruments concernant la conformité et la mise en application

Synthèse

Parmi les instruments examinés consacrés au travail maritime, **deux conventions, un protocole et cinq recommandations traitent de la conformité et de la mise en application:**

- Convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976
- Protocole de 1996 relatif à la convention sur la marine marchande (normes minima), 1976
- Convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996
- Recommandation (n° 9) sur les statuts nationaux des marins, 1920
- Recommandation (n° 28) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1926
- Recommandation (n° 108) sur les conditions de vie, de travail et de sécurité des gens de mer, 1958
- Recommandation (n° 155) sur la marine marchande (amélioration des normes), 1976
- Recommandation (n° 185) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996

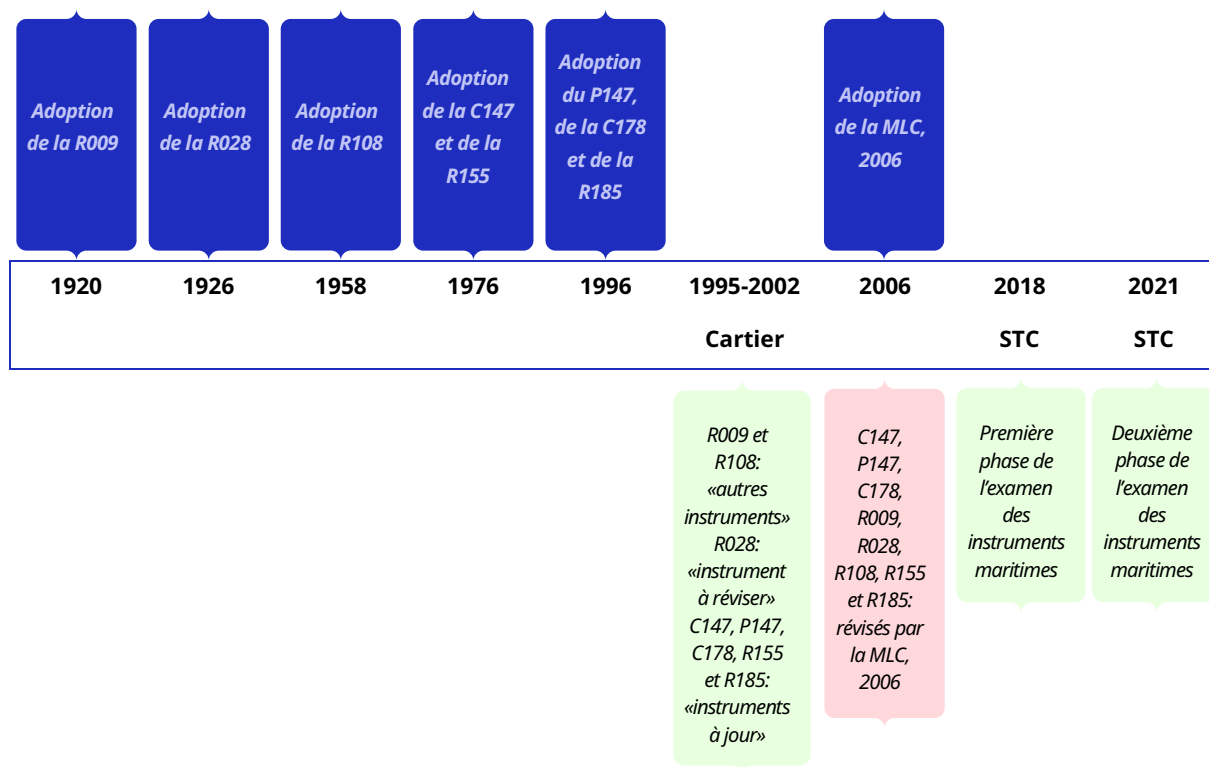
Statut des instruments examinés

Convention n° 147	Instrument à jour	(révisée par la MLC, 2006)
Protocole de 1996	Instrument à jour	(révisé par la MLC, 2006)
Convention n° 178	Instrument à jour	(révisée par la MLC, 2006)
Recommandation n° 9	Instrument à statut intérimaire	(révisée par la MLC, 2006)
Recommandation n° 28	Instrument dépassé	(révisée par la MLC, 2006)
Recommandation n° 108	Instrument à statut intérimaire	(révisée par la MLC, 2006)
Recommandation n° 155	Instrument à jour	(révisée par la MLC, 2006)
Recommandation n° 185	Instrument à jour	(révisée par la MLC, 2006)

Mesures possibles soumises pour examen

1. De classer la convention n° 147 dans la catégorie des «normes dépassées» et de proposer son abrogation lors de la 118^e session de la Conférence internationale du Travail de 2030.
2. De classer le protocole de 1996 (P147) dans la catégorie des «normes dépassées» et de proposer son retrait dès que possible.
3. De classer la convention n° 178 dans la catégorie des «normes dépassées» et de proposer son retrait dès que possible.
3. De classer les recommandations n° 9, n° 28, n° 108, n° 155 et n° 185 dans la catégorie des «normes dépassées» et de proposer leur retrait dès que possible.

► Instruments concernant la conformité et la mise en application – Repères chronologiques



I. Approche normative de l’OIT concernant la conformité et la mise en application

A. La protection accordée par les instruments de l’OIT

1. La recommandation (n° 9) sur les statuts nationaux des marins, 1920, encourage les États Membres à codifier de manière claire et systématique les lois nationales relatives au travail maritime, afin de permettre aux marins du monde entier, qu’ils soient employés à bord de navires appartenant à leur propre pays ou à un pays étranger, de mieux connaître leurs droits et leurs devoirs. L’objectif est également de faciliter l’établissement d’un statut international des marins.
2. La recommandation (n° 28) sur l’inspection du travail (gens de mer), 1926, a pour objet de promouvoir un ensemble de principes généraux destinés à permettre aux États Membres d’instituer ou de réorganiser leur service d’inspection des conditions dans lesquelles s’effectue le travail des gens de mer. Le statut et les fonctions des inspecteurs sont également précisés, afin de garantir leur impartialité, leur compétence et qu’ils disposent des moyens nécessaires, y compris de matière de contrainte, à l’exercice de leur mission.
3. La recommandation (n° 108) sur les conditions de vie, de travail et de sécurité des gens de mer, 1958, prend en compte l’augmentation du tonnage immatriculé dans les pays qui n’étaient pas considérés, jusqu’alors, comme traditionnellement maritimes pour réaffirmer les obligations des États du pavillon concernant l’exercice effectif d’une juridiction et d’un contrôle en matière de sécurité et de conditions de vie des marins à

bord des navires de mer affectés au commerce. La recommandation précise, notamment, que l'État du pavillon devrait: élaborer et mettre en vigueur des règlements assurant le respect des normes de sécurité acceptées sur le plan international; mettre en place un service approprié d'inspection des navires; s'assurer que les conditions de service des gens de mer soient conformes aux normes acceptées généralement par les pays traditionnellement maritimes; assurer la liberté syndicale des gens de mer embarqués sur ses navires; et adopter des mesures en matière de rapatriement des gens de mer embarqués sur ses navires.

4. La convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, 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. Elle prévoit que l'État qui la ratifie s'engage 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». Il doit également vérifier que les dispositions de cette législation *équivalent, dans l'ensemble*, aux conventions ou aux articles de conventions auxquels il est fait référence dans une annexe que contient cet instrument¹, à moins qu'il ne soit tenu de leur donner pleinement effet en raison de leur ratification. La convention n° 147 engage l'État qui la ratifie à exercer effectivement sa juridiction ou son contrôle sur les navires immatriculés sur son territoire en ce qui concerne: les normes de sécurité, y compris en matière de formation, de durée du travail et d'effectif; la mise en œuvre du régime de sécurité sociale prescrit par la législation nationale; les conditions d'emploi à bord et les arrangements relatifs à la vie à bord. Les gens de mer engagés sur des navires immatriculés sur son territoire doivent être convenablement qualifiés ou formés aux fonctions pour lesquelles ils sont recrutés, compte tenu de la recommandation (n° 137) sur la formation professionnelle des gens de mer, 1970. Les États sont tenus de mener des inspections sur les navires battant leur pavillon afin de s'assurer du respect des conventions internationales qu'ils ont ratifiées. La convention précise qu'en cas d'accident maritime grave, notamment lorsqu'il y a eu blessure ou perte de vie humaine, une enquête, dont le rapport final est normalement public, doit être menée. Enfin, la convention n° 147 instaure un mécanisme de contrôle par l'État du port. En effet, elle prévoit que les États qui l'ont ratifiée, lorsqu'ils reçoivent une plainte ou acquièrent la preuve qu'un navire battant pavillon étranger en escale n'est pas conforme aux normes figurant dans la convention, peuvent adresser un rapport au gouvernement du pays dans lequel est immatriculé le navire, avec copie au Directeur

¹ Liste des conventions annexées: convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973, ou convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936, ou convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920; convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936, ou convention (n° 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936, ou convention (n° 130) concernant les soins médicaux et les indemnités de maladie, 1969; convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946; convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970 (art. 4 et 7); convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949; convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946 (art. 5); convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936 (art. 3 et 4); 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.

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.

5. La [recommandation \(n° 155\) sur la marine marchande \(amélioration des normes\), 1976](#), vient compléter la convention n° 147. D'une part, son paragraphe 2 recommande que la législation nationale ou, le cas échéant, les conventions collectives applicables *équivalent au moins*² aux conventions ou articles de conventions qui figurent à l'annexe de la convention n° 147. D'autre part, son paragraphe 3 recommande que cette législation et ces conventions collectives contiennent des dispositions *au moins équivalentes* aux dispositions des instruments énumérés dans l'annexe de la recommandation³.
6. Le [protocole de 1996 relatif à la convention sur la marine marchande \(normes minima\), 1976](#), étend la liste des conventions figurant en annexe de la convention n° 147 et substitue, dans cette annexe, la convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), de 1987, à la convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, de 1926.
7. La [convention \(n° 178\) sur l'inspection du travail \(gens de mer\), 1996](#), s'applique à tout navire de mer immatriculé dans le territoire d'un Membre pour lequel la convention est en vigueur, de propriété publique ou privée, affecté, à des fins commerciales, au transport de marchandises ou de passagers ou utilisé à d'autres fins commerciales. Elle prévoit son extension, lorsque cela est jugé réalisable et après consultation des organisations représentatives des armateurs à la pêche et des pêcheurs, aux bateaux de pêche maritime commerciale. Les États qui la ratifient doivent assurer un système d'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer, placé sous la responsabilité d'une autorité centrale de coordination.
8. La [recommandation \(n° 185\) sur l'inspection du travail \(gens de mer\), 1996](#), apporte des précisions sur le rôle de l'autorité centrale de coordination, sur les moyens mis à la disposition des inspecteurs, ainsi que sur leurs droits et obligations.
9. La [convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée \(MLC, 2006\)](#), vient reprendre les instruments relatifs à la conformité et à la mise en application à travers deux dynamiques distinctes. En premier lieu, elle réalise l'objectif porté par la recommandation n° 9 de 1920 de faciliter l'émergence d'un statut international des gens de mer. Celui-ci a été prolongé, d'abord en 1958 avec la recommandation n° 108, qui prend en compte l'émergence de nouveaux États maritimes et la forte internationalisation des rapports de travail maritime, puis en 1976 à travers la convention n° 147. Cette dernière, complétée par la recommandation n° 155 et le protocole de 1996, organise, en référence à une sélection d'instruments maritimes adoptés par l'OIT, un cadre cohérent de protection des conditions de travail et de vie des gens de mer. En second lieu, la MLC, 2006, consolide et actualise dans son titre 5, relatif à la conformité et à la mise en application, l'apport des instruments antérieurs. Le

² Ce qui est plus exigeant que l'équivalence dans l'ensemble. BIT: [Étude d'ensemble de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations](#), Conférence internationale du Travail, 77^e session, [Étude 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), 41 et s.

³ Liste des conventions annexées: convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936; convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946; convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970; convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970; convention (n° 135) concernant les représentants des travailleurs, 1971; convention (n° 91) des congés payés des marins (révisée), 1949, ou convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976; convention (n° 70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946; recommandation (n° 137) sur la formation professionnelle des gens de mer, 1970; document (OMCI-OIT) destiné à servir de guide, 1975.

contenu de ces instruments a été actualisé et intégré sous la règle 5.1. Surtout, la MLC, 2006, apporte des éléments nouveaux, à travers le rôle qu'elle accorde aux organismes reconnus, la mise en place d'une certification de la conformité des navires et un mécanisme détaillé de plaintes traitées à bord. Inspirée par les instruments adoptés sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI), l'OIT a également rendu possible le contrôle des conditions de travail et de vie à bord des navires par l'État du port. L'article 4 de la convention n° 147 a ici joué un rôle pionnier et se trouve à présent repris et détaillé sous la règle 5.2. Afin de donner une portée universelle à la MLC, 2006, celle-ci contient une clause de traitement non moins favorable⁴ des navires battant le pavillon d'un État qui ne l'a pas ratifiée, ce qui permet le contrôle de ces navires dans le port d'un État partie sur la base des dispositions minimales de la convention.

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

10. La convention n° 147 a été adoptée en 1976; 56 ratifications ont été enregistrées. Elle a été dénoncée par 44 États Membres et demeure donc en vigueur pour 12 États Membres⁵; 2 États Membres restent liés par la convention uniquement pour des territoires non métropolitains⁶; 21 commentaires de la Commission d'experts pour l'application des conventions et des recommandations (CEACR) sont en attente de réponse concernant des problèmes d'application⁷.

⁴ Article V, paragraphe 7, de la MLC, 2006: «Tout Membre s'acquiesce des responsabilités contractées aux termes de la présente convention en faisant en sorte que les navires battant le pavillon de tout État ne l'ayant pas ratifiée ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que ceux battant le pavillon de tout État l'ayant ratifiée.»

⁵ Il s'agit de l'Azerbaïdjan, du Costa Rica, de la Dominique, de l'Égypte, des États-Unis d'Amérique, de l'Iraq, d'Israël, du Kirghizistan, du Pérou, du Tadjikistan, de Trinité-et-Tobago et de l'Ukraine. Il convient de noter que la convention n° 147 reste en vigueur pour le Brésil, mais seulement jusqu'au 7 mai 2021, date à laquelle la ratification de la MLC, 2006, entrera en vigueur pour cet État Membre. Le gouvernement de l'Égypte indique que «les travaux sont en cours pour mettre la législation nationale en conformité avec les dispositions pertinentes de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), en vue de préparer son application effective préalablement à sa ratification». Le gouvernement du Kirghizistan indique «qu'il n'y a pas de navire de mer immatriculé au Kirghizistan, et que par conséquent la convention y est sans objet». Le gouvernement du Tadjikistan indique que «le pays n'a pas de flotte maritime pour l'heure et, cette convention n'est appliquée ni en droit ni dans la pratique». Le gouvernement de l'Ukraine indique qu'il «a pris des mesures actives en vue du réexamen de sa législation qui permettrait ultérieurement la ratification rapide et la mise en œuvre effective de la MLC, 2006». La convention n° 147 a également été déclarée comme applicable à Guam (États-Unis d'Amérique), aux îles Mariannes du Nord (États-Unis), aux îles Vierges américaines (États-Unis), à Porto Rico (États-Unis), aux Samoa américaines (États-Unis).

⁶ La convention n° 147 reste applicable à la Polynésie française (France), aux Terres australes et antarctiques françaises (France) et à Aruba (Pays-Bas) et il y a donc maintien des obligations en matière de communication de rapport pour les États Membres concernés. En ce qui concerne les Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), le gouvernement indique que, «depuis l'application de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005, les navires de commerce sont immatriculés au Registre international français (RIF) et qu'en conséquence seuls quelques navires de pêche restent immatriculés au registre des TAAF». Pour ce qui est d'Aruba, le gouvernement indique «qu'il n'existe pas de gens de mer et qu'aucun navire n'est immatriculé sur son territoire».

⁷ Ils concernent Aruba (Pays-Bas) (demande d'information sur le nombre de gens de mer et de navires enregistrés); les États-Unis d'Amérique et leurs territoires non métropolitains (contrat d'engagement du marin, états de services, recrutement, plaintes, responsabilités concernant les marins non résidents travaillant dans les eaux étrangères en cas d'accident ou de décès, fréquence des examens médicaux); Pérou (sécurité et conditions de vie à bord, inspections par l'État du pavillon et contrôle par l'État du port, recrutement, enquêtes en cas d'accident grave); Trinité-et-Tobago (sécurité sociale, recrutement et contrôle par l'État du port); Azerbaïdjan (sécurité sociale, contrat d'engagement et plaintes); Iraq (application par équivalence dans l'ensemble des conventions annexées); Égypte (législation nationale ne donnant pas effet à l'ensemble des prescriptions); Dominique (demande d'informations sur la mise en œuvre de l'ensemble des prescriptions de la convention); et Costa Rica (contrat d'engagement, conditions de vie à bord et alimentation).

11. Le protocole de 1996 a été adopté en 1996. Il a enregistré 24 ratifications. Il a été dénoncé par 24 États Membres et ne lie donc plus aucun État Membre.
12. La convention n° 178 a été adoptée en 1976. Elle a enregistré 15 ratifications. Elle a été dénoncée par 14 États Membres et ne liera bientôt qu'un État Membre ⁸.
13. La recommandation n° 9 a été adoptée en 1920. La recommandation n° 28 a été adoptée en 1926 et a été remplacée par la convention n° 178 ⁹. La recommandation n° 108 a été adoptée en 1958.

II. Faits nouveaux entre l'adoption de ces instruments et 2021

14. Dans le cadre des travaux du **Groupe Cartier** ¹⁰, la convention n° 147, le protocole de 1996 et la convention n° 178 ont été considérés comme des «instruments à jour». La recommandation n° 28 a été classée parmi les «instruments dépassés». Les recommandations n° 9 et n° 108 ont été classées dans la catégorie des «statu quo». Les recommandations n° 155 et n° 185 ont été classées dans la catégorie des «instruments à jour».
15. La convention n° 147 engage les États qui l'ont ratifiée à mettre en œuvre une liste de conventions (ou d'articles de conventions) qui sont inscrites en son annexe. La convention n° 147 ainsi que les conventions maritimes qui sont mentionnées à son annexe ont été révisées par la MLC, 2006, et sont fermées à la ratification. Le champ d'application de la MLC, 2006, ainsi que les responsabilités qu'elle établit à l'égard des États du pavillon, des États du port et des fournisseurs de main-d'œuvre, assurent une mise en œuvre des droits des gens de mer en matière de conditions de travail et de vie à bord des navires plus étendue et effective que celle qui résultait du système de la convention n° 147.
16. Lors des travaux du Groupe Cartier, il avait été identifié le besoin de mettre à jour régulièrement l'annexe de la convention n° 147, afin de permettre à celle-ci de prendre en compte les évolutions du secteur du transport maritime. Le protocole de 1996 a été adopté afin de répondre à ce besoin d'actualisation. Il a été dénoncé par l'ensemble des États Membres qui l'avaient initialement ratifié, lesquels ont choisi de ratifier la MLC, 2006. L'entrée en vigueur de la MLC, 2006, a pour effet de réviser le protocole de 1996, lequel se trouve aujourd'hui fermé à toute nouvelle ratification ¹¹.
17. La recommandation n° 155 est liée dans sa mise en œuvre à la convention n° 147 qu'elle vient compléter. Elle est également révisée par la MLC, 2006. Il en va de même pour les recommandations n° 9 et 108 dont l'objet (l'émergence d'un statut international des gens de mer; la prise en compte de l'apparition de nouveaux États maritimes et de l'internationalisation des rapports de travail maritime) se trouve réalisé à travers la MLC, 2006.

⁸ Il s'agit du Pérou. Il convient de noter que la convention n° 178 reste en vigueur pour le Brésil, mais seulement jusqu'au 7 mai 2021, date à laquelle la ratification de la MLC, 2006, entrera en vigueur pour cet État Membre. Des commentaires de la CEACR sont en attente de réponse concernant des problèmes d'application concernant le Pérou (inspection en cas de changement significatif; compensation lorsqu'un navire est indûment retenu ou retardé; qualification des inspecteurs; rapports d'inspection et rapport d'enquête après un incident majeur).

⁹ Article 10 de la convention n° 178.

¹⁰ Voir le document [GB.283/LILS/WP/PRS/1/2](#).

¹¹ Le protocole renvoie à la clause standard de l'article 11 de la convention n° 147 concernant les conséquences de sa révision par la MLC.

18. La recommandation n° 28 sur l'inspection du travail des gens de mer a été remplacée par la convention n° 178¹². La recommandation n° 185 vient la compléter. Ces deux derniers instruments ont été révisés par la MLC, 2006, et leur contenu a été repris, actualisé et complété sous la règle 5.1. La convention n° 178 ne liant plus qu'un seul État Membre n'est plus en vigueur et se trouve fermée à toute nouvelle ratification.
19. Les instruments soumis à l'examen de la Commission tripartite spéciale concernant la conformité et la mise en application poursuivent deux objectifs complémentaires: l'élaboration d'un statut social international des gens de mer, qui prenne en compte les transformations importantes que connaît le secteur du transport maritime, et la mise en place d'une inspection du travail sous la responsabilité de l'État du pavillon et d'un contrôle par l'État du port pour rendre ce statut effectif.
20. La MLC, 2006, à travers l'effort de consolidation des instruments antérieurs qu'elle concrétise, les procédures d'amendements qui assurent sa mise à jour régulière, les responsabilités qu'elle établit en matière de certification, d'inspection des navires et de traitement des plaintes des gens de mer, est aujourd'hui le seul instrument pertinent à prendre en compte pour atteindre pleinement ces objectifs.
21. La convention n° 147 demeure néanmoins un instrument pertinent pour les États qui n'ont pas ratifié la MLC, 2006. En premier lieu, les États qui sont liés à la convention n° 147 doivent adopter et maintenir une législation qui protège les gens de mer en leur reconnaissant des conditions de travail et de vie sur la base des exigences portées par plusieurs instruments de l'OIT. En second lieu, elle permet le contrôle par l'État du port à l'égard des navires étrangers en escale et continue à être prise en compte dans le cadre des mémorandums d'entente régionaux sur le contrôle des navires par l'État du port.
22. Cependant, la portée de la MLC, 2006 (ratifiée par 97 États Membres et couvrant plus de 91 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale), fait peser un risque d'insécurité juridique sur les États qui demeurent liés à la convention n° 147. En effet, les navires qui battent leur pavillon ne bénéficient pas du mécanisme de certification sociale qui leur accorde une présomption de conformité avec les prescriptions de la MLC, 2006. Ils s'exposent donc à des inspections plus approfondies dans les ports étrangers, lesquelles peuvent ralentir la conduite des opérations portuaires.
23. Un des enjeux récurrents de l'application des conventions sur le travail maritime, y compris la convention n° 178, concerne leur potentielle application à d'autres catégories de travailleurs que les gens de mer, au sens de la MLC, 2006. Il convient de noter à cet égard que la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, inclut des prescriptions en matière de respect et d'application¹³.

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

24. Dans le cadre de l'examen visant à déterminer le statut des conventions n° 147 et n° 178, du protocole de 1996, ainsi que des recommandations n° 9, n° 28, n° 108, n° 155 et n° 185, il convient de tenir compte des éléments d'appréciation suivants, qui sont particulièrement pertinents:

¹² Article 10 de la convention n° 178.

¹³ Articles 40 et suivants de la convention n° 188.

1. La convention n° 147 a été révisée par la MLC, 2006, et est toujours en vigueur pour 12 États Membres.
2. Le protocole de 1996 a été révisé par la MLC, 2006, ne lie plus aucun État Membre et donc n'est plus en vigueur.
3. La convention n° 178 a été révisée par la MLC, 2006, lie un seul État Membre et n'est plus en vigueur.
4. Les recommandations n° 9, n° 28, n° 108, n° 155 et n° 185 ont été prises en compte dans la MLC, 2006.
5. La MLC, 2006, est l'instrument à jour qui reflète le consensus tripartite en matière de conformité et de mise en application. Elle apporte une protection complète aux gens de mer et garantit des conditions de concurrence équitables aux armateurs à travers les mécanismes, placés sous la responsabilité des États du pavillon et des États du port, de certification, d'inspections et de traitement des plaintes.

IV. Mesures possibles soumises pour examen concernant ces instruments

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

1. De classer la convention n° 147 dans la catégorie des «normes dépassées» et de proposer son abrogation lors de la 118^e session de la Conférence internationale du Travail de 2030. À cet égard, la STC recommande:
 - a) d'encourager la ratification de la MLC, 2006, par les États encore liés à la convention n° 147. Cela entraînerait la dénonciation automatique de cette convention;
 - b) d'encourager les États qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés à la convention n° 147 uniquement pour les territoires non métropolitains, d'étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires.
2. De classer le protocole de 1996 dans la catégorie des «normes dépassées» et de proposer son retrait dès que possible.
3. De classer la convention n° 178 dans la catégorie des «normes dépassées» et de proposer son retrait dès que possible. À cet égard, il faudrait encourager la ratification de la MLC, 2006, et de la convention n° 188 par l'État encore lié à la convention n° 178.
4. De classer les recommandations n° 9, n° 28, n° 108, n° 155 et n° 185 dans la catégorie des «normes dépassées» et de proposer leur retrait dès que possible.