



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 classés dans la catégorie des «normes dépassées» en 2018 et faisant l'objet d'un nouvel examen

Synthèse

Les **cinq conventions** classées dans la catégorie des «normes dépassées» en 2018 et faisant l'objet d'un nouvel examen:

- Convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926
- Convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926
- Convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936
- Convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976
- Convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987

Statut des instruments examinés

Convention n° 22	Instrument dépassé	(révisée par la MLC, 2006)
Convention n° 23	Instrument dépassé	(révisée par la MLC, 2006)
Convention n° 58	Instrument dépassé	(révisée par la MLC, 2006)
Convention n° 146	Instrument dépassé	(révisée par la MLC, 2006)
Convention n° 166	Instrument dépassé	(révisée par la MLC, 2006)

Mesures possibles soumises pour examen

De proposer l'abrogation des conventions n^{os} 22, 23, 58, 146 et 166 (classées par la STC en 2018 dans la catégorie des «normes dépassées») lors de la 118^e session de la Conférence internationale du Travail de 2030.

Conventions classées dans la catégorie des «normes dépassées» en 2018 et faisant l'objet d'un nouvel examen

1. Suivant les recommandations adoptées lors de la troisième réunion de la Commission tripartite spéciale (STC), en avril 2018, cinq conventions sont de nouveau soumises à un examen, afin de revoir leur statut et de décider de leur éventuel retrait ou abrogation. Il s'agit de la convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926 ¹; la convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926 ²; la convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936 ³; la convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976 ⁴; et la convention (n° 166) ⁵ sur le rapatriement des marins (révisée), 1987.

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

2. La convention n° 22 s'applique à tous les navires de mer ⁶. Elle prévoit la conclusion d'un contrat d'engagement maritime, signé par l'armateur ou son représentant et par le marin. L'article 6 de la convention précise le contenu minimal de ce contrat. Des garanties doivent être apportées quant à la compréhension que le marin a du contenu du contrat. La convention prévoit aussi la tenue d'un rôle d'équipage et la délivrance d'un document contenant la mention des services du marin à bord du navire. Enfin, la convention contient plusieurs dispositions sur les conditions de rupture du contrat, en particulier sur le préavis.
3. La convention n° 22 figure à l'annexe de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976. Les États Membres qui ont ratifié cette dernière s'engagent à vérifier que leur législation équivaut, dans l'ensemble, aux conventions ou aux articles de conventions auxquels il est fait référence dans l'annexe, pour autant que l'État Membre ne soit pas autrement tenu de donner effet aux conventions en question.
4. La convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), révisé la convention n° 22. Elle reprend son objectif, c'est-à-dire l'obligation d'assurer aux gens de mer un contrat d'engagement maritime équitable. La reprise de la convention n° 22 sous la règle 2.1 de la MLC, 2006, s'est accompagnée d'un réel effort de modernisation. L'objectif a été de s'adapter aux pratiques et à la terminologie en vigueur dans les différents pays maritimes (pour les non-salariés, la référence au document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable; le contrat d'engagement constitué pour tout ou partie par une convention collective; etc.). Il faut ajouter que les prescriptions de la MLC, 2006, relatives au contrat d'engagement maritime entrent dans le champ des conditions de travail et de vie des gens de mer devant être inspectées et approuvées par l'État du pavillon. Pour les navires concernés par la certification obligatoire que prévoit la MLC, 2006, le respect de ces prescriptions doit être pris en compte.

¹ Voir la [note technique 5](#).

² Voir la [note technique 8](#).

³ Voir la [note technique 1](#).

⁴ Voir la [note technique 7](#).

⁵ Voir la [note technique 8](#).

⁶ L'article 2 précise que: «le terme *navire* comprend tout navire ou bâtiment de quelque nature qu'il soit, de propriété publique ou privée, effectuant habituellement une navigation maritime». La convention ne s'applique pas aux bateaux de pêche (article 1, paragraphe f)).

5. En 2018, la STC avait recommandé:

De classer la convention n° 22 dans la catégorie des «normes dépassées». En ce sens, la STC recommande:

- a) d'encourager les États Membres encore liés par cette convention à ratifier la MLC, 2006. Cela supposerait la dénonciation automatique de la convention n° 22;
- b) d'encourager les États qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par la convention n° 22 pour les territoires non métropolitains, à étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires;
- c) de revoir le statut de cette convention lors de la prochaine réunion de la STC afin de décider de son éventuel retrait ou de sa possible abrogation.

6. Il faut rappeler que la [convention n° 22](#) a été adoptée en 1926 et qu'elle a enregistré 60 ratifications. La ratification de la [MLC, 2006](#), a entraîné la dénonciation automatique de cet instrument par 45 États ⁷. Quinze États Membres restent liés à cette convention ⁸ et 4 États Membres uniquement pour ce qui est des territoires non métropolitains ⁹. Elle reste une source d'obligations pour 8 États Membres ¹⁰, y compris à l'égard de 5 territoires non métropolitains, à travers l'application de la convention n° 147 ¹¹.
7. Il apparaît que les efforts engagés par l'OIT pour promouvoir la MLC, 2006, n'ont pas permis de constater un progrès réel du point de vue de la mise en œuvre des recommandations adoptées par la STC en 2018. Le nombre d'États Membres qui demeurent liés à la convention n° 22 est relativement stable ¹².
8. Il faut signaler que les amendements de 2018 au code de la MLC, 2006, qui sont entrés en vigueur le 26 décembre 2020 et qui ont été acceptés par une grande majorité des États ayant ratifié la MLC, 2006 ¹³, ont prolongé l'effort de modernisation de la règle 2.1 qui reprend l'essentiel du contenu de la convention n° 22. Ils prévoient que le contrat d'engagement maritime continue à produire ses effets lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, le marin est tenu en captivité

⁷ Il convient de noter que la convention n° 22 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.

⁸ Il s'agit de la Colombie, de Cuba, de la Dominique, de l'Égypte, de l'Iraq, de la Macédoine du Nord, de la Mauritanie, du Mexique, du Pakistan, de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, du Pérou, de la Sierra Leone, de la Somalie, de l'Uruguay et de la République bolivarienne du Venezuela.

⁹ La convention n° 22 reste applicable à neuf territoires non métropolitains et implique des obligations de rapport pour les États Membres concernés. Il s'agit de la Région administrative spéciale de Macao (Chine), de la Polynésie française (France), des Terres australes et antarctiques françaises (France), d'Aruba (Pays-Bas), de la Partie caribéenne des Pays-Bas (Pays-Bas), de Sint-Maarten (Pays-Bas), d'Anguilla (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord), de Guernesey (Royaume-Uni) et de Jersey (Royaume-Uni).

¹⁰ Il s'agit des États suivants: Azerbaïdjan, Costa Rica, États-Unis d'Amérique, Israël, Kirghizistan, Tadjikistan, Trinité-et-Tobago et Ukraine.

¹¹ Il s'agit de Guam (États-Unis), îles Mariannes du Nord (États-Unis), îles Vierges américaines (États-Unis), Porto Rico (États-Unis) et Samoa américaines (États-Unis).

¹² Depuis 2018, la MLC, 2006, a été déclarée applicable à deux territoires non métropolitains qui étaient liés par la convention n° 22: il s'agit de la Région administrative spéciale Hong-kong (Chine) et des îles Falkland (Malvinas) (Royaume-Uni). Un différend existe entre les gouvernements de l'Argentine et du Royaume-Uni au sujet de la souveraineté des îles Falkland (Malvinas).

¹³ À l'exception de l'Estonie, de la France, des Pays-Bas, du Portugal et de la Slovaquie (pour d'autres États, la déclaration d'acceptation est en attente de réception).

à bord du navire ou ailleurs, même si la date fixée pour son échéance est passée ou que l'une ou l'autre partie a notifié sa suspension ou résiliation ¹⁴.

9. Dans le cadre de l'examen visant à déterminer les actions à recommander concernant la convention n° 22, il convient de tenir compte du fait que la MLC, 2006, est l'instrument à jour qui reflète le consensus tripartite sur ce sujet. Elle apporte une protection complète aux gens de mer et garantit des conditions de concurrence équitables aux armateurs à travers son mécanisme de conformité et de mise en application unique.
10. Au regard de ces éléments, la STC pourrait envisager:

De proposer l'abrogation de la convention n° 22 lors de la 118^e session de la Conférence internationale du Travail de 2030 et en ce sens:

- a) d'encourager à nouveau les États encore liés par cette convention à ratifier la MLC, 2006. Cela entraînerait la dénonciation automatique de la convention n° 22;
- b) d'encourager à nouveau les États qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par la convention n° 22 pour les territoires non métropolitains, à étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires.

B. Les conventions (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926, et (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987

11. La [convention n° 23](#) s'applique aux navires de mer, à l'exception notamment des navires de guerre et de plaisance, des bateaux de pêche, de certains navires affectés au cabotage régional d'une jauge brute inférieure à 100 tonneaux ou à 300 mètres cubes. Elle exclut également de la protection qu'elle établit les capitaines, les pilotes, les élèves des navires-écoles et les apprentis liés par un contrat spécial d'apprentissage. Elle affirme le droit de tout marin, en cours ou en fin de contrat, d'être ramené soit dans son pays, soit à son port d'engagement, soit au port de départ du navire. Il appartient à la législation nationale de déterminer qui assume la charge du rapatriement. Les frais ne peuvent être mis à la charge du marin s'il a été délaissé en raison d'un accident survenu au service du navire, d'un naufrage, d'une maladie qui n'est due ni à son fait volontaire ni à une faute de sa part ou d'un congédiement pour toutes causes qui ne lui sont pas imputables. Les frais du rapatriement doivent couvrir le transport, le logement et la nourriture du marin pendant le voyage. Ils comprennent également les frais d'entretien du marin jusqu'au moment fixé pour son départ. L'État du pavillon doit veiller au rapatriement de tous les marins, sans distinction de nationalité, en faisant au besoin l'avance des frais.
12. La [convention n° 166](#) s'applique à tous les navires de mer qui sont normalement affectés à la navigation commerciale. Elle prévoit son extension possible aux navires de la pêche maritime commerciale. Elle établit une protection à l'égard des marins, c'est-à-dire de toute personne employée, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire de mer. Elle définit les circonstances dans lesquelles le marin a le droit d'être rapatrié. Elle précise que la destination du rapatriement doit être déterminée par la législation nationale et doit comprendre au moins le lieu où le marin a accepté de s'engager, le lieu stipulé par convention collective, le pays de résidence du marin ou tout autre lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement. C'est l'armateur qui assume la responsabilité d'organiser le rapatriement et de prendre à sa charge les frais (voyage, logement et nourriture, rémunération et indemnités du marin jusqu'à la destination, transport des

¹⁴ Norme A2.1, nouveau paragraphe 7.

bagages, le cas échéant le traitement médical). La convention interdit les avances et les recouvrements de frais auprès du marin. La seule exception permise est celle du manquement grave du marin aux obligations de son emploi, qui autorise l'armateur à recouvrer les frais du rapatriement. L'État du pavillon est tenu d'intervenir en cas de défaillance de l'armateur.

- 13.** La convention n° 23 figure à l'annexe de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976. Les États qui ont ratifié cette dernière s'engagent à vérifier que leur législation équivaut, dans l'ensemble, aux conventions ou aux articles de conventions auxquels il est fait référence dans l'annexe, pour autant que l'État ne soit pas autrement tenu de donner effet aux conventions en question. La convention n° 166 révisé la convention n° 23 ¹⁵.
- 14.** La MLC, 2006, révisé les conventions n° 23 et n° 166 et ferme cette dernière à toute nouvelle ratification. Elle reprend pour l'essentiel le contenu de la convention n° 166 sous la règle 2.5. Elle prévoit que les gens de mer ont le droit d'être rapatriés sans frais pour eux-mêmes dans les cas et dans les conditions spécifiées par la norme et les principes directeurs associés. La norme A2.5.1 précise les hypothèses dans lesquelles le marin a le droit d'être rapatrié. Elle renvoie à la législation nationale le soin de définir les droits devant être octroyés par l'armateur. L'armateur peut recouvrer les frais du rapatriement auprès du marin uniquement en cas de manquement grave, par le marin, aux obligations de son emploi. En vertu de la règle 2.5, paragraphe 2, tout Membre doit exiger des navires battant son pavillon qu'ils fournissent une garantie financière en vue d'assurer que les gens de mer sont rapatriés de manière adéquate. L'étendue de cette garantie financière a été précisée dans le cadre d'amendements à la convention, qui ont été adoptés en juin 2014 et qui sont entrés en vigueur le 18 janvier 2017. Elle organise ainsi une protection des gens de mer en cas d'abandon, qui couvrira les frais de rapatriement, d'entretien et de soutien, ainsi que, pour partie, les salaires impayés. Si le rapatriement ne figurait initialement pas parmi les éléments à inspecter aux fins de l'obtention du certificat maritime, la garantie financière introduite en vertu des amendements de 2014 est maintenant explicitement prise en compte dans le cadre de cette procédure (voir annexe A5-I de la MLC, 2006).

15.

En 2018, la STC avait recommandé:

1. De classer la convention n° 23 dans la catégorie des «normes dépassées» et de revoir son statut lors de la prochaine réunion de la STC afin de décider de son éventuel retrait ou de sa possible abrogation. En outre, la STC recommande:
 - a) d'encourager les États encore liés à la convention n° 23 à ratifier la MLC, 2006. Cela supposerait la dénonciation automatique de la convention n° 23;
 - b) d'encourager les États qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par la convention n° 23 pour les territoires non métropolitains, à étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires.
2. De classer la convention n° 166 dans la catégorie des «normes dépassées». En ce sens, la STC recommande:
 - a) d'encourager les États encore liés à la convention n° 166 à ratifier la MLC, 2006;
 - b) de noter que la convention n° 166 prévoit que les États peuvent étendre son application à la pêche maritime et d'attirer l'attention du Groupe de travail tripartite

¹⁵ Article 13 de la convention n° 166.

du Mécanisme d'examen des normes sur toutes les questions qu'une telle extension pourrait soulever;

- c) de revoir le statut de cette convention lors de la prochaine réunion de la STC afin de décider de son éventuel retrait ou de sa possible abrogation.

16. Il faut rappeler que la convention n° 23 a été adoptée en 1926 et qu'elle a enregistré 47 ratifications. Elle a par la suite été dénoncée par 34 États Membres, principalement en conséquence de l'entrée en vigueur de la MLC, 2006. La convention n° 23 lie actuellement 13 États Membres¹⁶ et 4 États Membres uniquement pour ce qui est des territoires non métropolitains¹⁷. Elle reste une source d'obligations pour 5 États par l'application de la convention n° 147¹⁸.
17. La convention n° 166 a été adoptée en 1987 et a enregistré 14 ratifications. Elle a par la suite été dénoncée par 10 États Membres en conséquence de l'entrée en vigueur de la MLC, 2006. La convention n° 166 lie actuellement 4 États Membres¹⁹.
18. Il apparaît que les efforts engagés par l'OIT pour promouvoir la MLC, 2006, n'ont pas permis de constater un progrès réel du point de vue de la mise en œuvre des recommandations exprimées par la STC en 2018. Le nombre d'États et de territoires non métropolitains qui demeurent liés aux conventions n° 23 et n° 166 est stable.
19. Dans le cadre de l'examen des actions à recommander concernant les conventions n° 22 et n° 166, il convient de tenir compte du fait que la MLC, 2006, est l'instrument à jour qui reflète le consensus tripartite sur ce sujet. Elle apporte une protection complète aux gens de mer et garantit des conditions de concurrence équitables aux armateurs à travers son mécanisme de conformité et de mise en application unique.
20. Au regard de ces éléments, la STC pourrait envisager:

De proposer l'abrogation des conventions nos 23 et 166 lors de la 118^e session de la Conférence internationale du Travail de 2030 et en ce sens:

- a) d'encourager à nouveau les États encore liés par ces conventions à ratifier la MLC, 2006. Cela entraînerait la dénonciation automatique des conventions nos 23 et 166;
- b) d'encourager à nouveau les États qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par la convention n° 23 pour les territoires non métropolitains, à étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires.

¹⁶ Il s'agit de l'Azerbaïdjan, de la Colombie, de Cuba, de l'Égypte, de l'Iraq, du Kirghizistan, de la Macédoine du Nord, de la Mauritanie, du Pérou, de la Somalie, du Tadjikistan, de l'Ukraine et de l'Uruguay.

¹⁷ La convention n° 23 a été déclarée comme applicable aux territoires non métropolitains suivants et donc comme impliquant des obligations de rapport pour les États Membres concernés: la Région administrative spéciale de Macao (Chine), la Polynésie française (France), les Terres australes et antarctiques françaises (France), Aruba (Pays-Bas), la Partie caribéenne des Pays Bas (Pays-Bas), Sint-Maarten (Pays-Bas), Anguilla (Royaume-Uni), les îles Falkland (Malvinas) (Royaume-Uni) et les îles Vierges britanniques (Royaume-Uni). Un différend existe entre les gouvernements de l'Argentine et du Royaume-Uni au sujet de la souveraineté des îles Falkland (Malvinas).

¹⁸ Il s'agit du Costa Rica, de la Dominique, des États-Unis d'Amérique, d'Israël, de Trinité-et-Tobago. Les territoires non métropolitains concernés sont: Guam (États-Unis); îles Mariannes du Nord (États-Unis); îles Vierges américaines (États-Unis); Porto Rico (États-Unis); Samoa américaines (États-Unis).

¹⁹ Il s'agit de l'Égypte, du Guyana, du Mexique et de la Turquie. Il convient de noter que la convention n° 166 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.

C. La convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936

21. La [convention n° 58](#) avait pour objet de réviser partiellement une précédente convention adoptée en 1920²⁰. Elle fixe l'âge minimum à 15 ans pour le travail à bord des bateaux, navires ou bâtiments effectuant une navigation maritime. Les États peuvent cependant autoriser, sous des conditions strictes, la délivrance de certificats aux enfants âgés de 14 ans pour leur permettre d'être employés.
22. La convention n° 58 figure à l'annexe de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976. Les États qui ont ratifié cette dernière s'engagent à vérifier que leur législation équivaut, dans l'ensemble, aux conventions ou aux articles de conventions auxquels il est fait référence dans l'annexe, pour autant que l'État ne soit pas autrement tenu de donner effet aux conventions en question.
23. La MLC, 2006, révisé la convention n° 58, la ferme à toute nouvelle ratification et reprend son objectif, c'est-à-dire la protection des jeunes gens et la fixation d'un âge minimum d'admission au travail sur les navires. La convention n° 58 se trouve donc fermée à toute nouvelle ratification. La MLC, 2006, prévoit, sous la règle 1.1 consacrée à l'âge minimum, qu'aucune personne d'un âge inférieur à 16 ans ne peut être employée ou engagée ou travailler à bord d'un navire auquel cet instrument s'applique. Sous réserve de certaines exceptions, le travail de nuit des gens de mer de moins de 18 ans est interdit. La MLC, 2006, affirme également que le travail des gens de mer de moins de 18 ans est strictement interdit lorsqu'il est susceptible de compromettre leur santé ou leur sécurité, la législation nationale devant alors déterminer les types de travail en question.
24. En 2018, la STC avait recommandé:

De classer la convention n° 58 dans la catégorie des «normes dépassées». En ce sens, la STC recommande:

- a) d'encourager les États encore liés par cette convention à ratifier la MLC, 2006. Cela supposerait la dénonciation automatique de la convention n° 58;
- b) d'encourager les États qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par la convention n° 58 pour les territoires non métropolitains, à étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires;
- c) d'encourager les États encore liés par la convention n° 58 qui ont ratifié la [convention \(n° 138\) sur l'âge minimum, 1973](#), mais ayant fixé un âge minimum de 14 ans: i) à fixer, conformément au paragraphe 1 de la norme A1.1 de la MLC, 2006, un âge minimum d'au moins 16 ans; ou ii) pour ceux qui ont fixé l'âge minimum de 18 ans pour le travail maritime, à envoyer une déclaration au Bureau précisant que l'article 3 de la convention n° 138 s'applique au travail maritime. Ces deux situations supposeraient également la dénonciation automatique de la convention n° 58;
- d) de revoir le statut de cette convention lors de la prochaine réunion de la STC afin de décider de son éventuel retrait ou de sa possible abrogation.

25. La décision de soumettre la convention n° 58 à un nouvel examen de la STC a été motivée par le fait que certains États ayant ratifié la convention n° 58 et la convention n° 138 avaient retenu 14 ans comme âge minimum²¹. Cette situation appelle une attention particulière, car la nature périlleuse du travail en mer ne saurait justifier le maintien de

²⁰ La convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920, pour laquelle la STC a recommandé son classement dans la catégorie des «normes dépassées» et son retrait.

²¹ Il s'agit du Guatemala, de la Mauritanie, du Pérou et du Yémen.

cet âge minimum pour les types de navigation commerciale qui relèvent aujourd'hui du champ d'application de la MLC, 2006. Il faut souligner que dans le secteur de la pêche commerciale la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, fixe un âge minimum de 15 ans.

- 26.** Par ailleurs, le paragraphe 4 *d*) de l'article 10 de la convention n° 138 précise que «le fait qu'un Membre partie à la convention (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936, accepte les obligations de la présente convention pour le travail maritime et, soit fixe, conformément à l'article 2 de la présente convention, un âge minimum d'au moins quinze ans, soit précise que l'article 3 de la présente convention s'applique au travail maritime, entraîne de plein droit la dénonciation immédiate de la convention (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936». L'article 3 de la convention n° 138 précise que 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 18 ans. Sous réserve de respecter des conditions strictes, des personnes de 16 ans peuvent néanmoins être admises à travailler dans les emplois ou dans les secteurs pour lesquels l'État a décidé d'appliquer l'article 3. Les États concernés, qui ne voudraient pas ratifier la MLC, 2006, pourraient choisir cette voie afin d'accorder aux gens de mer une protection conforme au standard communément accepté (âge minimum de 16 ans). Le cas échéant, l'État Membre qui souhaiterait appliquer l'article 3 de la convention n° 138 au travail maritime doit le préciser dans une déclaration.
- 27.** La convention n° 58 a été adoptée en 1936. Elle a enregistré 51 ratifications. La ratification de la convention n° 138 et de la MLC, 2006, a entraîné à ce jour la dénonciation de cet instrument par 45 États; 6 États Membres²² restent liés par cette convention et 3 États Membres uniquement pour ce qui est des territoires non métropolitains²³. Parmi ces États Membres, 4 ont ratifié la convention n° 138 mais en spécifiant un âge minimum de 14 ans²⁴. Les 12 États Membres qui restent liés par la convention n° 147 ont tous ratifié l'une des conventions relatives à l'âge minimum mentionnées à son annexe. Aucun n'est donc tenu d'avoir une législation équivalente, dans l'ensemble, aux conventions mentionnées dans l'annexe, conformément à l'article 2 *a*) de la convention n° 147²⁵.
- 28.** Comme cela était indiqué dans la [note technique n° 1](#) relative aux instruments traitant de l'âge minimum, les diverses initiatives de nature normative sur cette question ont permis progressivement de relever l'âge à partir duquel il est possible d'être employé, engagé ou de travailler à bord d'un navire de 14 ans (1920) à 16 ans sans exception possible (1996)²⁶.
- 29.** Il faut également rappeler que, dans le cadre de la discussion sur la convention n° 58 lors de la troisième réunion de la STC, il avait été souligné que les États qui n'avaient pas ratifié la MLC, 2006, appliquent le principe d'un âge minimum de 16 ans pour le travail

²² Il s'agit des États-Unis, du Guatemala, de la Mauritanie, du Mexique, du Pérou et du Yémen. Par ailleurs, cette convention a été déclarée applicable aux territoires non métropolitains suivants: Guam (États-Unis), îles Vierges américaines (États-Unis), Porto Rico (États-Unis) et Samoa américaines (États-Unis).

²³ La convention n° 58 reste applicable à la Polynésie française (France), aux Terres australes et antarctiques françaises (France), à la Partie caribéenne des Pays-Bas (Pays-Bas), à Sint-Maarten (Pays-Bas), à Anguilla (Royaume-Uni), à Montserrat (Royaume-Uni) et à Sainte-Hélène (Royaume-Uni).

²⁴ Il s'agit du Guatemala, de la Mauritanie, du Pérou et du Yémen.

²⁵ À l'exception d'un territoire non métropolitain: îles Mariannes du Nord (États-Unis).

²⁶ Dans le cadre de la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.

des gens de mer (parfois limité au travail sur les navires qui vont en haute mer), à l'exception de la Mauritanie.

30. Dans le cadre de l'examen visant à déterminer les actions à recommander concernant la convention n° 58, il convient de tenir compte des éléments d'appréciation suivants, qui sont particulièrement pertinents:

- La convention n° 58 lie 6 États Membres. Parmi eux, en droit ou en pratique, 5 appliquent déjà la protection requise par la MLC, 2006, à savoir un âge minimum inconditionnel de 16 ans.
- La référence à l'article 3 de la convention n° 138, qui permet à l'autorité compétente de considérer que l'âge minimum pour travailler à bord d'un navire, au regard des risques encourus, ne devrait pas être inférieur à 18 ans, répond à certaines exigences de la MLC, 2006, concernant la protection des jeunes gens de mer. Cependant, la MLC, 2006, est l'instrument à jour qui reflète le consensus tripartite en matière de conditions de travail et de vie des gens de mer de moins de 18 ans à bord des navires. Elle apporte une protection complète aux gens de mer et garantit des conditions de concurrence équitables aux armateurs à travers son mécanisme de conformité et de mise en application unique.

31. Au regard de ces éléments, la STC pourrait envisager:

De proposer l'abrogation de la convention n° 58 lors de la 118^e session de la Conférence internationale du Travail de 2030 et en ce sens:

- a) d'encourager les États encore liés par cette convention à ratifier la MLC, 2006. Cela entraînerait la dénonciation automatique de la convention n° 58;
- b) d'encourager les États qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par la convention n° 58 pour les territoires non métropolitains, à étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires;
- c) d'encourager les États encore liés par la convention n° 58 qui ont ratifié la [convention \(n° 138\) sur l'âge minimum, 1973](#), mais ayant fixé un âge minimum de 14 ans:
 - i) à fixer, conformément au paragraphe 1 de la norme A1.1 de la MLC, 2006, un âge minimum d'au moins 16 ans; ou
 - ii) pour ceux qui ont fixé l'âge minimum de 18 ans pour le travail maritime, à envoyer une déclaration au Bureau précisant que l'article 3 de la convention n° 138 s'applique au travail maritime. Suivre les recommandations sous les points i) et ii) entraînerait la dénonciation automatique de la convention n° 58.

D. La convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976

32. La [convention n° 146](#) s'applique aux gens de mer, à savoir les personnes employées dans une fonction quelconque à bord d'un navire de mer, autre qu'un navire de guerre ou de pêche. Toutefois, l'État Membre, après consultation, pourra étendre son champ d'application aux pêcheurs. Inversement, après consultation, des catégories de personnes employées à bord peuvent être exclues. La convention affirme le droit à un congé annuel rémunéré qui ne peut être inférieur à 30 jours civils pour une année de service. S'ils ont accompli moins d'une année de service, la durée du congé pourra être réduite proportionnellement. Le principe du maintien de la rémunération normale est

réaffirmé. Dans des cas exceptionnels, le congé pourra être remplacé par une indemnité. Tout accord portant abandon ou renonciation est nul.

- 33.** L'annexe de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, ne renvoie à aucun des instruments relatifs aux congés payés annuels des gens de mer. La convention n° 146 figure cependant à l'annexe de la recommandation (n° 155) sur la marine marchande (amélioration des normes), 1976, laquelle permet aux États Membres d'élargir la protection accordée aux gens de mer en vertu de la convention n° 147 par l'adoption de dispositions au moins équivalentes à celles des conventions mentionnées dans les annexes de ces deux instruments.
- 34.** La MLC, 2006, révisé la convention n° 146 et la ferme à toute nouvelle ratification. Elle reprend son contenu pour l'essentiel, en déplaçant cependant une partie des protections accordées aux gens de mer sous le principe directeur B2.4. La norme A2.4 prévoit que les gens de mer ont droit à un congé annuel rémunéré calculé sur la base d'un minimum de 2,5 jours civils par mois d'emploi (30 jours pour une période de 12 mois). Sous réserve des cas prévus par l'autorité compétente, les accords portant sur la renonciation au droit au congé minimum sont interdits. La règle 2.4, paragraphe 2, prévoit également que des permissions à terre sont accordées aux gens de mer dans un souci de bien-être, pour autant qu'elles soient compatibles avec les exigences pratiques de leur fonction. Les principes directeurs reprennent les dispositions de détail de la convention n° 146 qui traitent du calcul des droits, de la prise du congé, du fractionnement et du cumul du congé. Un principe directeur traite spécifiquement de la situation des jeunes gens de mer.
- 35.** En 2018, la STC avait recommandé:

De classer la convention n° 146 dans la catégorie des «normes dépassées» et de revoir son statut lors de la prochaine réunion de la STC afin de décider de son éventuel retrait ou de sa possible abrogation. À cet égard, la STC recommande:

- a) d'encourager les États encore liés par cette convention n° 146 à ratifier la MLC, 2006. Cela supposerait la dénonciation automatique de la convention n° 146;
- b) d'encourager les États qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par la convention n° 146 pour les territoires non métropolitains, à étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires;
- c) de reconnaître que la convention n° 146 prévoit que les États peuvent étendre son application aux personnes exclues de la définition des gens de mer contenue dans la convention, ou à certaines catégories de ces personnes, et d'attirer l'attention du Groupe de travail tripartite du Mécanisme d'examen des normes sur toutes questions qu'une telle extension pourrait soulever.

- 36.** La convention n° 146 a été adoptée en 1976 et a enregistré 17 ratifications. La ratification de la MLC, 2006, a entraîné à ce jour la dénonciation de cet instrument par 14 États Membres. Trois États Membres²⁷ restent liés par cette convention et 2 États Membres uniquement pour ce qui est des territoires non métropolitains²⁸.

²⁷ Il s'agit du Cameroun (durée du congé annuel spécifié: 60 jours pour les officiers et 3 jours par mois pour les matelots), de l'Iraq (durée du congé annuel spécifié: 36 jours) et de la Turquie (durée du congé annuel spécifié: 30 jours). Il convient de noter que la convention n° 146 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.

²⁸ La convention n° 146 reste applicable à la Polynésie française (France), aux Terres australes et antarctiques françaises (France) et à Aruba (Pays-Bas).

- 37.** Comme cela avait été indiqué lors de la troisième réunion de la STC ²⁹, le constat qui s'impose immédiatement est celui du faible intérêt que les instruments relatifs aux congés payés des gens de mer ont rencontré auprès des États Membres. L'adoption, l'entrée en vigueur et l'extraordinaire état de ratification de la MLC, 2006, représentent aujourd'hui la meilleure opportunité pour offrir à la plupart des gens de mer une protection adéquate en matière de congés annuels payés. Il est significatif, en ce sens, que les États qui demeurent liés à la convention n° 146 aient tous déclaré des durées de congé conformes au minimum exigé par la MLC, 2006.
- 38.** Dans le cadre de l'examen visant à déterminer les actions à recommander concernant la convention n° 146, il convient de tenir compte des éléments d'appréciation suivants, qui sont particulièrement pertinents:
- La MLC, 2006, est l'instrument à jour qui reflète le consensus tripartite en matière de congés payés annuels des gens de mer. Elle apporte une protection complète aux gens de mer et garantit des conditions de concurrence équitables aux armateurs à travers son mécanisme de conformité et de mise en application unique.
 - La convention n° 146 ne lie que trois États Membres et est fermée à toute nouvelle ratification.
- 39.** Au regard de ces éléments, la Commission tripartite spéciale (STC) pourrait envisager:

De proposer l'abrogation de la convention n° 146 lors de la 118^e session de la Conférence internationale du Travail de 2030 et en ce sens:

- a) d'encourager les États encore liés par cette convention à ratifier la MLC, 2006. Cela entraînerait la dénonciation automatique de la convention n° 146;
- b) d'encourager les États qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par la convention n° 146 uniquement pour les territoires non métropolitains, à étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires.

²⁹ Voir la note technique n° 7.