

FEUILLE FÉDÉRALE

111^e année

Berne, le 17 décembre 1959

Volume II

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: **30 francs** par an;
16 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement
Avis: **50 centimes** la ligne ou son espace; doivent être adressés franco
à l'imprimerie des Hoirs C.-J. Wyss, société anonyme, à Berne

7964

RAPPORT

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale
sur la quarante et unième session de la conférence inter-
nationale du travail et

MESSAGE

sur

la ratification, par la Suisse, de diverses conventions
internationales du travail

(Du 11 décembre 1959)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous présenter notre rapport sur la 41^e session de la conférence internationale du travail. Nous y joignons un projet d'arrêté fédéral concernant la ratification de cinq conventions internationales.

I. Remarques générales, travaux et décisions de la conférence

1. La conférence internationale du travail a tenu sa 41^e session à Genève du 29 avril au 14 mai 1958. Cette session était en même temps la septième de celles que la conférence a consacrées à l'examen de questions maritimes.

L'ordre du jour de la conférence comprenait les objets suivants:

- 1^o Rapport du directeur général;
- 2^o Revision générale de la convention (n° 93) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949;
- 3^o Engagement des gens de mer par l'intermédiaire de bureaux de placement régulièrement établis;

- 4° Transferts de pavillon en rapport avec les conditions de vie, de travail et de sécurité;
- 5° Pharmacies à bord des navires et consultations médicales par radio aux navires en mer;
- 6° Juridiction lors de la suspension du brevet de capacité des officiers;
- 7° Reconnaissance réciproque ou internationale d'une carte d'identité nationale pour les gens de mer.

2. La conférence a été présidée par M. le ministre Ichiro Kawasaki, délégué gouvernemental du Japon. Elle a réuni les représentants de 46 pays membres, dont la Suisse. Les délégués patronaux et ouvriers des pays du bloc oriental, dont les pouvoirs avaient d'abord donné lieu à des contestations, ont finalement été admis à participer aux travaux des commissions sous réserve de la décision que prendrait à ce sujet la 42^e session de la conférence.

La délégation suisse comprenait M. Adolf J. Ryniker, directeur de l'office suisse de la navigation maritime, et M. Eric Messmer, avocat, de l'office fédéral de l'industrie, des arts et métiers et du travail, comme délégués gouvernementaux; M. Paul Keller, directeur de Keller Shipping S.A., à Bâle, comme délégué des employeurs et M. Edouard Hofer, secrétaire central de la fédération suisse des travailleurs du commerce, des transports et de l'alimentation, comme délégué des travailleurs.

3. Le rapport du directeur général formait, comme de coutume, le premier objet inscrit à l'ordre du jour. Ce rapport comprenait deux chapitres. Le premier relatait les progrès obtenus de 1946 à 1957 dans les conditions d'existence et de travail des gens de mer. Le second exposait l'œuvre accomplie par l'Organisation internationale du travail dans le domaine de la navigation maritime et les secteurs connexes; il donnait en outre un aperçu de la coopération qui s'est établie en cette matière entre ladite organisation et d'autres institutions internationales.

La discussion du rapport a mis nettement en lumière la forte influence que les conventions internationales — même lorsqu'elles n'ont été ratifiées que par un petit nombre d'Etats ou ne sont pas encore entrées en vigueur — exercent sur les législations nationales et sur les conventions collectives de travail. Dans sa réponse aux interventions des délégués, le directeur général a signalé à l'attention de la conférence quelques problèmes nouveaux ou non encore résolus, tels que la situation des pêcheurs en haute mer, celle des marins asiatiques, l'adaptation de la formation des gens de mer aux derniers développements techniques, l'utilisation de l'énergie atomique sur les navires, le bien-être des marins et leurs rapports avec leurs employeurs.

4. Les six autres points de l'ordre du jour prévoyaient l'établissement de normes internationales sous forme de conventions et de recommanda-

tions. En définitive, la conférence a adopté sept nouveaux instruments internationaux: 2 conventions et 5 recommandations.

Les deux *conventions* concernent, l'une (n° 108) les pièces d'identité nationales des gens de mer, l'autre (n° 109) les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs. Dans le second cas, il s'agit d'ailleurs d'une révision. Une première convention sur le même objet avait été adoptée à Seattle en 1946 et avait déjà dû être modifiée en 1949 à Genève, vu qu'on n'avait pu obtenir le nombre requis de ratifications. Le nouveau texte prévoit la possibilité de ratifier la convention en excluant la partie II, qui fixe des taux de salaire minimums.

L'une des cinq *recommandations* (n° 109) adoptées par la conférence, complète la convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs. Les quatre autres portent sur:

Le contenu des pharmacies de bord des navires (n° 105);

Les consultations médicales par radio aux navires en mer (n° 106);

L'engagement des gens de mer appelés à servir à bord de navires immatriculés dans des pays étrangers (n° 107);

Les conditions de vie, de travail et de sécurité des gens de mer en rapport avec l'immatriculation des navires (n° 108).

Ces nouveaux instruments, dont nous analyserons le contenu plus loin, portent à 109 le nombre des conventions comme celui des recommandations adoptées par la conférence internationale du travail depuis 1919. Là-dessus, 27 conventions et 15 recommandations concernent le travail en mer et composent ce qu'on est convenu d'appeler le «statut international des gens de mer». Il convient de signaler ici une particularité que présentent les récentes conventions de ce droit spécial: pour qu'elles entrent en vigueur, il ne suffit pas, comme d'ordinaire, de la ratification de deux Etats, mais il faut, selon le cas, qu'elles soient ratifiées par sept à neuf des principales nations maritimes — désignées nommément — et que quatre ou cinq ratifications proviennent de pays possédant chacun une flotte commerciale d'au moins un million de tonneaux.

5. La conférence a en outre adopté une série de *résolutions*, dont certaines sont en rapport direct avec les conventions et recommandations susmentionnées. Ces résolutions concernent: les gens de mer réfugiés; la convocation de la sous-commission de la commission paritaire maritime chargée d'étudier le bien-être des marins dans les ports; la climatisation du logement des équipages; les normes minimums relatives aux effectifs à bord des navires; la convocation de la commission paritaire maritime; une étude sur la protection à assurer aux équipages contre les risques résultant de l'utilisation de l'énergie nucléaire sur les navires; les questions relatives aux pêcheurs; la participation de représentants des armateurs, des gens de mer, ainsi que de la commission paritaire maritime, à une conférence

diplomatique sur la sauvegarde de la vie humaine à bord; la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires; enfin, la santé et l'hygiène à bord des navires.

6. La 41^e session de la conférence internationale du travail et la conférence de droit maritime qui l'avait immédiatement précédée (du 24 février au 27 avril 1958 à Genève) sont les premières réunions auxquelles la Suisse ait participé en tant qu'Etat pourvu de sa propre flotte et doté d'une législation maritime adéquate.

La flotte suisse de haute mer a été créée en premier lieu pour assurer l'approvisionnement du pays dans les périodes de conflits et de troubles internationaux. On peut admettre qu'elle ne dépassera jamais de modestes proportions. Actuellement, elle compte 26 unités totalisant 131 363 tonnes. Elle occupe 26 capitaines, 188 officiers et 595 matelots, dont 4 capitaines, 75 officiers et 353 matelots suisses. Ces navires doivent représenter une valeur bien supérieure à 100 millions de francs.

En même temps que notre flotte, notre droit maritime s'est largement développé. Il comprend aujourd'hui, comme prescriptions fondamentales, la loi fédérale du 23 septembre 1953 sur la navigation maritime sous pavillon suisse (désignée ci-après par l'abréviation «loi») et son ordonnance d'exécution du 20 novembre 1956 (ci-après: «ordonnance d'exécution»), qui sont toutes deux entrées en vigueur le 1^{er} janvier 1957. En outre, l'office suisse de la navigation maritime a édicté principalement, en vertu des pouvoirs que lui conférait la loi du 23 septembre 1953, un règlement du 15 novembre 1956 sur le service à bord des navires suisses.

7. Après l'adoption de cette loi, qui dotait la flotte suisse d'un statut durable, vous nous avez autorisés, par votre arrêté du 17 mars 1954 (RO 1954, 767), à ratifier dix conventions qui se rapportaient à la navigation maritime, mais non à la protection des travailleurs. Le moment est venu de porter notre attention sur ce dernier secteur. Nous nous proposons donc, dans le chapitre II, d'examiner l'ensemble du droit du travail maritime international à la lumière de la législation suisse en vue d'établir quelles conventions notre pays peut ratifier et dans quelle mesure notre réglementation est conforme aux recommandations adoptées par la conférence internationale du travail. Dans cet examen, nous nous tiendrons autant que possible à l'ordre chronologique, mais en nous efforçant en même temps de grouper les problèmes selon la matière.

Nous n'avons pas englobé dans notre rapport les conventions et recommandations internationales sur le travail des dockers qui, bien qu'elles soient en corrélation avec le droit du travail maritime, posent des exigences fort différentes. Nous rappellerons cependant que notre pays a ratifié dès le 8 novembre 1934 une des premières conventions adoptées dans ce domaine par l'Organisation internationale du travail, la «convention (n° 27) concer-

nant l'indication du poids sur les gros colis transportés par bateau» (RO 50, 1377). Enfin, notre rapport ne traite pas non plus de la navigation sur le Rhin, soumise à des conventions spéciales qui ne sont pas l'œuvre de l'Organisation internationale du travail.

II. Examen comparatif des conventions et recommandations de l'Organisation internationale du travail et du droit maritime suisse; attitude de la Suisse

1. Convention (n° 8) concernant l'indemnité de chômage en cas de perte par naufrage. Texte, v. ci-après.

a. La convention prévoit qu'en cas de perte d'un navire par naufrage, l'armateur ou la personne avec laquelle le marin a passé un contrat pour servir à bord du navire devra verser une indemnité de chômage à chacun des marins employés sur ce navire. Cette indemnité doit être payée pour tous les jours de chômage effectif au taux du salaire fixé par le contrat, mais la législation nationale peut limiter à deux mois de salaire le montant total de l'indemnité payable à un marin. Les indemnités doivent jouir des mêmes privilèges que les arrérages de salaire gagnés pendant le service.

La convention est entrée en vigueur le 16 mars 1923 et a été ratifiée jusqu'ici par 29 Etats.

b. L'article 86 de la loi satisfait à toutes les exigences de la convention que nous vous proposons par conséquent de ratifier (v. projet d'arrêt, fédéral, al. 1, lit. *a*).

2. Recommandation (n° 10) concernant l'assurance des marins contre le chômage. Texte, v. message du Conseil fédéral du 17 juin 1921 concer- nant la 2^e conférence internationale du travail, FF 1921, III, 605.

a. Cet instrument recommande à chaque membre d'organiser un système effectif d'assurance-chômage pour les marins, soit au moyen d'un régime d'assurance gouvernementale, soit au moyen de subventions accordées par le gouvernement aux organisations professionnelles dont les statuts prévoient en faveur de leurs membres le paiement d'indemnités de chômage.

b. Les marins occupés sur les navires suisses peuvent, selon notre législation, s'assurer contre le chômage au même titre que les autres travailleurs, mais ils sont soumis au régime commun. Il suit de là qu'ils ne peuvent être admis dans une caisse d'assurance-chômage que s'ils sont domiciliés en Suisse. De même, en cas de chômage, ils n'ont droit à l'indemnité que s'ils s'inscrivent pour un emploi auprès de l'office du travail de leur commune de domicile et font attester par cet office chaque jour chômé. Les marins domiciliés à l'étranger n'ont donc pas la possibilité de s'assurer.

Pratiquement, on peut toutefois admettre que les gens de mer occupés sur les navires suisses ne courent pas, du moins dans les circonstances actuelles, de grands risques de chômage, vu que la Suisse, en tant que pays privé de littoral maritime, a en général de la peine aujourd'hui à trouver des marins en nombre suffisant.

Dans ces conditions, la création d'un régime d'assurance-chômage conforme à la recommandation (n° 10) ne nous semble pas — pour le moment — répondre à une nécessité en Suisse.

3. Convention (n° 9) concernant le placement des marins. Texte, v. même message que sous 2, FF 1921, III, 609.

a. Cette convention vise à abolir le commerce de placement des marins exercé à titre lucratif par des personnes, sociétés ou établissements, et à instituer des bureaux de placement gratuits administrés, soit par les intéressés — armateurs et marins — sur une base paritaire, soit par l'Etat lui-même. Elle consacre le droit du marin de choisir son navire et celui de l'armateur de choisir son équipage. Elle dispose que le contrat d'engagement des marins doit contenir les garanties nécessaires pour la protection des parties et que les marins doivent avoir toutes possibilités d'examiner ce contrat avant et après la signature. Les facilités prévues doivent être accordées aux marins de tous les pays qui ratifient la convention et dont les conditions de travail sont à peu près les mêmes. Enfin, chaque Etat qui ratifie la convention doit communiquer au bureau international du travail les documents et informations nécessaires quant aux bureaux de placement et au chômage des marins.

La convention est entrée en vigueur le 23 novembre 1921 et a été ratifiée par 26 Etats.

b. Encore que cette convention intéresse également la Suisse, soit du point de vue de la protection des marins de nationalité suisse, soit par rapport au personnel des bateaux suisses, il n'en reste pas moins qu'elle a été essentiellement conçue en vue des pays maritimes importants qui possèdent leurs propres ports. Et même s'il est vrai que nous avons repris les principales règles de protection prévues par la convention aux articles 65, 69 et 70 de la loi, nous ne serons probablement jamais en mesure, vu les proportions modestes de notre flotte, d'instituer les services de placement prescrits. D'ailleurs, jusqu'ici, notre système gratuit d'engagement direct a toujours donné entière satisfaction. Dans ces conditions, nous vous proposons de ne pas ratifier la convention concernant le placement des marins.

4. Recommandation (n° 107) concernant l'engagement des gens de mer appelés à servir à bord de navires immatriculés dans des pays étrangers. Texte, v. ci-après.

a. Selon cette recommandation, chaque Etat membre doit faire tout ce qui est en son pouvoir pour décourager les gens de mer qui se trouvent

sur son territoire de s'engager sur un navire immatriculé à l'étranger si les conditions d'engagement ne sont pas, d'une façon générale, conformes à celles que prévoient les conventions collectives et les normes sociales acceptées dans les pays maritimes par les organisations reconnues d'armateurs et de gens de mer. Les Etats membres doivent en particulier s'assurer qu'il existe des arrangements satisfaisants pour que tout marin employé sur un navire immatriculé à l'étranger :

- soit rapatrié lorsqu'il est débarqué dans un port étranger pour une cause dont il n'est pas responsable;
- reçoive des soins médicaux et des prestations d'entretien lorsqu'il est débarqué dans un port étranger en raison d'une maladie ou d'un accident survenu, sans faute intentionnelle de sa part, au service du navire.

b. La Suisse a tenu compte de ces deux dernières exigences dans les articles 82, 83 et 84 de la loi. Attentive à établir de bonnes conditions de travail sous son pavillon, elle ne peut d'autre part qu'approuver l'idée de décourager les gens de mer de prendre du service sur les navires qui ne tiennent pas compte des conceptions sociales modernes. Nous n'en devons pas moins prendre garde de nous opposer énergiquement aux discriminations dont nos bateaux pourraient être l'objet par suite d'une interprétation trop large du texte de la recommandation. En ce qui concerne l'engagement de Suisses sur des navires étrangers, nous n'avons, faute de ports, que des possibilités de contrôle très réduites.

5. Convention (n° 15) fixant l'âge minimum d'admission des jeunes gens au travail en qualité de soutiers ou chauffeurs. Texte, v. ci-après.

a. Aux termes de cette convention, les jeunes gens de moins de 18 ans ne peuvent pas être employés à bord des navires en qualité de soutiers ou de chauffeurs. Des exceptions sont cependant prévues. C'est ainsi notamment que, dans les ports où il est impossible de trouver des jeunes gens de 18 ans ou davantage, la convention autorise à embaucher des jeunes gens de 16 ans au moins, à condition d'en engager deux pour une seule place de soutier ou de chauffeur. La convention contient en outre certaines dispositions tendant à faciliter le contrôle de son application.

Entrée en vigueur le 20 novembre 1922, la convention a été ratifiée par 40 Etats, donc par la grande majorité des nations maritimes.

b. Si la convention a perdu de son importance pratique avec l'apparition de nouveaux moyens de propulsion, la tendance n'en persiste pas moins de ne pas employer les jeunes gens au service des machines qui exigent un trop gros effort. La législation suisse — plus spécialement l'article 16 de l'ordonnance d'exécution — est d'ailleurs conforme à la convention. Il n'est qu'un point sur lequel on pourrait, à première vue, douter de leur concordance. La convention exige, à l'article 6, que les contrats d'en-

gagement d'équipage contiennent un résumé de ses dispositions. En Suisse, les gens de mer obtiennent connaissance des dispositions de la convention, non par le contrat d'engagement même, mais par le manuel du marin qu'ils reçoivent lors de l'engagement. Ce manuel contient en effet l'ordonnance d'exécution du 20 novembre 1956, qui, comme nous l'avons relevé, reprend à l'article 16 les principales prescriptions de la convention. Il est évident que la solution suisse et celle que prévoit l'article 6 de la convention sont entièrement assimilables par leurs effets et répondent avec une égale efficacité à l'intention du législateur international. Nous pensons donc que la Suisse est en mesure d'adhérer à la convention (n° 15) et vous proposons de la ratifier (v. projet d'arrêté fédéral, al. 1, lit. b).

6. Convention (n° 16) concernant l'examen médical obligatoire des enfants et des jeunes gens employés à bord des bateaux. Texte, v. ci-après.

a. La convention prévoit que les enfants et les jeunes gens de moins de 18 ans ne peuvent être employés à bord de bateaux que sur présentation d'un certificat attestant leur aptitude à ce travail et signé par un médecin agréé par l'autorité compétente. L'examen médical doit être répété au moins une fois par année et un nouveau certificat produit après chaque examen. Ces règles ne s'appliquent pas aux bateaux sur lesquels ne sont occupés que les membres d'une même famille. De plus, l'autorité compétente peut autoriser des dérogations dans les cas d'urgence, à la condition que l'examen médical différé ait lieu dans le premier port où le bateau fait escale ensuite.

La convention est entrée en vigueur le 20 novembre 1922 et a été ratifiée par 39 Etats.

b. Les règles prescrites par la convention se retrouvent à l'article 63, 2^e alinéa, de la loi et aux articles 17, 18, 1^{er} alinéa, et 19, 1^{er} alinéa, de l'ordonnance d'exécution. De plus, la formule de certificat médical d'aptitude porte une mention précisant que, pour les jeunes gens de moins de 18 ans, la validité du certificat est limitée à une année. Les conditions étant remplies, nous vous proposons de ratifier la convention (n° 16) (v. projet d'arrêté fédéral, al. 1, lit. c).

7. Convention (n° 55) concernant les obligations de l'armateur en cas de maladie, d'accident ou de décès des gens de mer. Texte, v. rapport du Conseil fédéral du 13 juin 1938 sur les 21^e, 22^e et 23^e sessions de la conférence internationale du travail, FF 1938, II, 41.

a. Selon cette convention, les obligations de l'armateur doivent couvrir les risques de maladie ou d'accident survenus pendant la durée des services, ainsi que les risques de décès résultant d'une telle maladie ou d'un tel accident. La législation nationale peut prévoir certaines exceptions à la

règle, par exemple pour certains types de bateaux ainsi que pour les personnes qui travaillent à bord pour le compte d'un employeur autre que l'armateur, pour les dockers, pour les membres de la famille de l'armateur ou pour les pilotes. Les devoirs d'assistance de l'armateur comprennent le traitement médical, la fourniture et le logement. La convention statue en outre l'obligation de verser le salaire en cas d'incapacité de travail, obligation qui peut être abolie lorsqu'il existe un système d'assurance adéquat. Elle règle enfin la couverture des frais financiers et la sauvegarde des biens laissés à bord par le malade, le blessé ou le décédé. La législation nationale doit prévoir des dispositions au sujet de la solution des litiges. Toute discrimination fondée sur la nationalité, la résidence ou la race des marins doit être exclue.

La convention est entrée en vigueur le 29 octobre 1939 et a été ratifiée par sept Etats.

b. En vertu de l'article 84, 1^{er} alinéa, de la loi, l'exploitation de la navigation maritime n'est pas soumise en principe à l'assurance fédérale obligatoire en cas d'accidents. L'assurance-accidents des marins, de même que l'assurance-maladie — qui, comme on le sait, n'est pas obligatoire sur le plan fédéral — font, vu la situation particulière de la navigation maritime, l'objet d'une réglementation spéciale à l'article 84, 2^e alinéa, de la loi et à l'article 41 de l'ordonnance d'exécution. En vertu de ces dispositions, l'armateur est tenu d'assurer les marins contre la maladie et les accidents professionnels auprès d'une société d'assurance autorisée à opérer en Suisse. Cette assurance doit être conforme aux dispositions du contrat-type contenu dans l'annexe III de l'ordonnance d'exécution. Lorsqu'un marin n'est pas protégé de la sorte contre les conséquences d'un accident ou d'une maladie, l'armateur, conformément à l'article 85, 2^e alinéa, de la loi, est tenu envers la victime de la maladie ou de l'accident professionnel, ou envers ses survivants, à des prestations au moins équivalentes à celles qui sont prévues par le contrat-type, et cela même si aucune faute ne lui est imputable. Pour déterminer si les conditions de ratification de la convention sont remplies, il convient de comparer les dispositions de la législation suisse, c'est-à-dire de la loi fédérale et du contrat-type, avec celles de la convention internationale.

La convention établit à ses articles 3 et 4 qu'en cas de maladie ou d'accident, l'assistance, qui doit comprendre le traitement médical et la fourniture des médicaments et d'autres moyens thérapeutiques pour une somme d'ailleurs non déterminée, doit se poursuivre jusqu'à la guérison de l'intéressé ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité de gain. Toutefois, la législation nationale peut limiter l'obligation de verser les prestations à une période de dix semaines au moins à compter du jour de l'accident ou du début de la maladie. Le contrat-type suisse prévoit que les frais de traitement doivent être rem-

boursés, en cas d'accident, jusqu'à concurrence de 3000 francs par accident (art. 8, 1^{er} alinéa, *in fine*) et, en cas de maladie, à raison de 80 pour cent, mais également jusqu'à une limite de 3000 francs (art. 16, 1^{er} al.).

La convention fait, à son article 5, une obligation à l'armateur de payer son salaire total à l'intéressé incapable d'exercer une activité en raison d'une maladie ou d'un accident tant qu'il demeure à bord. A cet égard, le contrat-type suisse ne prescrit pour tous les gens de mer, y compris le capitaine et les officiers, que le versement d'une indemnité journalière de 80 pour cent du salaire journalier, et ceci pendant 180 jours au plus (art. 8, 1^{er} al., et 16, 1^{er} al.).

La convention exige en outre, à son article 7, que l'armateur subviene à la totalité des frais funéraires, tandis que le contrat-type suisse ne prévoit le remboursement de ces frais que jusqu'à concurrence de 300 francs.

Enfin la convention statue à son article 9 que la législation nationale doit contenir des dispositions en vue d'assurer une solution rapide et peu coûteuse des litiges auxquels peuvent donner lieu les obligations de l'armateur. Jusqu'à un certain point, l'article 81 de la loi satisfait vraisemblablement à ces conditions. Son champ d'application est toutefois limité aux litiges résultant du contrat d'engagement proprement dit; dans les cas où des contestations résulteraient d'autres prétentions à l'égard de l'armateur, fondées par exemple sur un défaut d'assurance contre certains risques (art. 85, 2^e al. de la loi), le marin devra par conséquent s'adresser au juge ordinaire pour faire valoir ses droits.

La comparaison établie ci-dessus, qui se limite d'ailleurs aux points essentiels, montre que la protection assurée aux gens de mer par la législation suisse, tout en répondant de manière générale aux exigences de la convention, présente avec elle certaines différences dont on ne saurait faire abstraction et qui excluent pour l'instant la possibilité d'une ratification.

Nous vous proposons dès lors de ne pas ratifier la convention (n° 55).

8. Convention (n° 56) concernant l'assurance-maladie des gens de mer.

Texte, v. même rapport que sous 7, FF 1938, II, 48.

a. Cette convention complète celle qui est traitée sous le chiffre précédent. Elle délimite le champ de l'assurance-maladie obligatoire quant aux personnes et aux prestations. L'article 9 statue que l'assurance-maladie doit, en temps normal, être gérée par des institutions autonomes placées sous le contrôle administratif et financier des pouvoirs publics. Ces institutions ne doivent pas avoir un but lucratif.

La convention, entrée en vigueur le 9 décembre 1949, a recueilli six ratifications.

b. Les remarques d'ordre général faites au sujet de la convention (n° 55) (cf. ch. 7, lettre b) valent aussi pour la convention (n° 56). Les condition

de ratification doivent donc également être examinées à la lumière des dispositions de la loi fédérale et du contrat-type. Ici comme plus haut, nous nous bornerons à l'examen des points essentiels.

Selon l'article 3 de la convention, les frais de traitement en cas de maladie doivent être couverts sans limitation du montant, à cette réserve près que la législation nationale peut obliger l'assuré à participer aux frais dans une certaine mesure. Le contrat-type suisse, en revanche, prévoit (art. 16) que ces dépenses ne sont remboursées que jusqu'à concurrence de 3000 francs par cas.

La convention exige à l'article 5 que la législation nationale détermine les conditions auxquelles une assurée qui se trouve sur le territoire d'un membre (c'est-à-dire d'un Etat ayant ratifié la convention) peut prétendre aux prestations d'accouchement. La législation maritime suisse ne prévoit en revanche aucune prestation d'accouchement (cf. art. 84 de la loi, art. 42 de l'ordonnance d'exécution et art. 16 du contrat-type).

Tandis que, selon l'article 6 de la convention, une indemnité doit être versée au décès d'un assuré, le contrat-type suisse ne prévoit aucune prestation de ce genre.

Aux termes de l'article 9 de la convention, l'assurance-maladie ne doit être gérée que par des organismes assureurs autonomes et qui ne poursuivent aucun but lucratif. Or l'article 41 de l'ordonnance d'exécution dispose que l'assurance-maladie doit être gérée par une société d'assurance autorisée à pratiquer ce genre d'assurance en Suisse.

Enfin, l'article 10 de la convention déclare que 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. La législation suisse prévoit au contraire que les litiges résultant des rapports d'assurance doivent être soumis à la juridiction ordinaire (art. 22 et 23 du contrat-type).

Ici aussi, la comparaison montre que la législation suisse correspond dans ses grandes lignes aux exigences de la convention, mais que des différences subsistent quant à certains points et font actuellement obstacle à une ratification.

Nous vous proposons dès lors de ne pas ratifier la convention (n° 56).

9. Convention (n° 70) concernant la sécurité sociale des gens de mer. Texte, v. rapport du Conseil fédéral du 23 décembre 1947 sur la 28^e session de la conférence internationale du travail, FF 1948, I, 106.

a. La convention (n° 70) vise à garantir aux gens de mer: des prestations médicales; des prestations en espèces en cas d'incapacité de travail,

de chômage ou de vieillesse; des prestations diverses (soins médicaux, logement et nourriture, rapatriement, salaire) lorsqu'ils sont débarqués par suite d'un accident ou d'une maladie qui ne leur est pas imputable. Les personnes dont ils ont la charge doivent également avoir droit à des prestations médicales, ainsi qu'à des prestations en espèces en cas de décès du marin. Toutes les prestations assurées tant aux gens de mer qu'aux personnes à leur charge doivent être au moins aussi favorables que celles auxquelles ont droit les travailleurs industriels et les personnes à leur charge. La convention insiste enfin sur le principe de l'égalité de traitement.

Cette convention, ratifiée par trois Etats seulement, n'est pas encore entrée en vigueur.

b. Une ratification est tout aussi hors de question que pour les conventions semblables nos 55 et 56. Nous ne procéderons pas ici à un examen approfondi de cette convention, qui n'est pas encore entrée en vigueur, et nous bornerons à relever un seul et important point qui fait obstacle à la ratification.

La convention exige notamment à son article 2 que les marins aient droit, en cas de maladie, à des prestations médicales et, en cas d'incapacité de travail (qu'elle résulte ou non d'un dommage physique du fait de l'emploi), à des prestations en espèces au moins aussi favorables, quant aux conditions d'attribution, à leur montant et à leur durée, que celles auxquelles ont droit les travailleurs industriels; en cas de décès d'un marin, les personnes à sa charge doivent avoir droit à des prestations en espèces à des conditions aussi favorables que les personnes à la charge de travailleurs industriels.

Pour être conformes à la convention, les prestations d'assurance prévues par la législation maritime suisse devraient donc être au moins égales à celles que la loi sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents assure aux travailleurs industriels. Or, elles ne le sont ni quant à leur portée ni quant à leur montant. C'est ainsi, par exemple, que les équipages sont assurés uniquement contre les accidents professionnels et non contre les accidents non professionnels (art. 84, 2^e al., de la loi sur la navigation maritime), qu'à l'encontre de ce que prévoit la loi sur l'assurance contre la maladie et les accidents les frais de guérison ne sont pris en charge, en vertu du contrat-type, que jusqu'à un certain montant, et que les prestations servies à l'assuré en cas d'invalidité ou à ses survivants lorsqu'il décède ne sont, en vertu des dispositions du contrat-type, que des prestations uniques en espèces, alors qu'en vertu de la loi sur l'assurance contre la maladie et les accidents ce sont généralement des rentes qui sont versées.

Nous vous proposons dès lors de ne pas ratifier la convention (n^o 70); une ratification de la part de la Suisse n'aurait d'ailleurs aucune influence sur l'entrée en vigueur de la convention.

10. Recommandation (n° 75) concernant les accords en matière de sécurité sociale des gens de mer. Texte, v. même rapport que sous 9, FF 1948, I, 114.

a. Cette recommandation vise essentiellement à ce que les marins qui servent à bord d'un navire d'un pays autre que leur pays d'origine ou de résidence bénéficient, dans l'un ou l'autre de ces pays, d'un régime de réparation des accidents du travail et, selon le cas, de l'assurance sociale obligatoire. Ces objectifs doivent notamment être réalisés par voie d'accords entre les pays intéressés.

b. Selon les dispositions de la loi fédérale, les marins sont assurés contre la maladie et les accidents quelle que soit leur nationalité. En ce qui concerne l'assurance-vieillesse et survivants, tous les ressortissants suisses occupés sur un navire suisse sont affiliés obligatoirement à l'assurance-vieillesse et survivants suisse; les étrangers ne sont assurés, en revanche, que s'ils ont leur domicile en Suisse. Il conviendra d'examiner avec les Etats contractants, lors de l'extension et de la révision des conventions bilatérales existantes ou de la conclusion de nouveaux accords, dans quelle mesure l'assurance-vieillesse de leurs ressortissants pourrait être réalisée conformément aux principes de la recommandation.

11. Recommandation (n° 76) concernant la fourniture de soins médicaux aux personnes à la charge des gens de mer. Texte v. même rapport que sous 9, FF 1948, I, 116.

a. Aux termes de cette recommandation, les Etats membres doivent, en attendant la création d'un service de soins médicaux qui comprendrait dans son champ d'application les travailleurs en général et les personnes à leur charge, s'efforcer de fournir à ces dernières des soins médicaux appropriés et suffisants.

b. Selon la loi fédérale, seul le marin lui-même est assuré. Ce fait, ainsi que le principe de l'assurance individuelle ancré dans l'assurance-maladie suisse — principe en vertu duquel, au contraire de certaines assurances étrangères qui connaissent l'assurance familiale, les membres de la famille ne sont pas compris dans l'assurance du chef de famille — empêchent pratiquement la réalisation de mesures telles que celles qui font l'objet de la recommandation.

12. Convention (n° 71) concernant les pensions des gens de mer. Texte, v. même rapport que sous 9, FF 1948, I, 117.

a. Cette convention prévoit le versement de pensions aux marins qui ont atteint 55 ou 60 ans après avoir accompli une période déterminée de service à la mer. Elle fixe pour ces pensions des taux minimums qui sont fonction de l'âge du bénéficiaire, de la durée des services et du salaire moyen.

Les gens de mer ne doivent pas participer collectivement pour plus de la moitié au coût des pensions. Les droits en cours d'acquisition des personnes qui cessent d'être soumises au régime de pension doivent être maintenus ou, s'ils sont supprimés, une prestation doit être versée en contre-partie. Une voie de recours doit être ouverte pour tout litige. Les fraudes peuvent entraîner la déchéance du droit à la pension. Les armateurs et les gens de mer qui contribuent au coût des pensions doivent avoir le droit de participer à l'administration du régime par l'intermédiaire de représentants.

Cette convention n'a jusqu'ici été ratifiée que par cinq Etats et n'est pas encore entrée en vigueur.

b. En ce qui concerne cette convention, nous pouvons également renoncer à un examen approfondi et nous borner à relever deux raisons importantes qui font obstacle à une ratification de la part de la Suisse.

Notre législation maritime ne prévoyant aucune réglementation spéciale au sujet de l'assurance-vieillesse, ce sont les dispositions de la loi fédérale sur l'assurance-vieillesse et survivants qui sont applicables aux marins.

La convention exige l'octroi de rentes de vieillesse aux marins dès l'âge de 55 ou de 60 ans, tandis que la limite d'âge pour les prestations de vieillesse, selon la loi sur l'assurance-vieillesse et survivants, se situe à 65 ans pour les hommes et à 63 ans pour les femmes.

En outre la convention contient, au sujet du calcul des prestations minimums, des dispositions (cf. lettre a, ci-dessus) qui diffèrent essentiellement de celles de la loi sur l'assurance-vieillesse et survivants.

Nous vous proposons dès lors de ne pas ratifier la convention n° 71; une ratification de la part de la Suisse ne pourrait d'ailleurs, pas plus que pour la convention n° 70, influencer en aucune manière sur son entrée en vigueur.

13. Convention (n° 58) fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime. Texte, v. ci-après.

a. Cette convention remplace celle de 1920 (n° 7). Elle interdit d'employer des enfants de moins de 15 ans au travail à bord des navires, à l'exception des bateaux où ne sont occupés que les membres d'une même famille. Par exception, la législation nationale peut autoriser, dans des cas déterminés et sous certaines garanties, l'engagement de jeunes gens de 14 ans au moins. L'âge minimum ne s'applique pas au travail des jeunes gens sur les bateaux-écoles, à la condition que ce travail soit approuvé et surveillé par l'autorité publique.

La convention est entrée en vigueur le 11 avril 1939 et a été ratifiée par 27 Etats. Il convient toutefois de noter que la précédente convention

(n° 7), qui prévoyait un âge minimum de 14 ans, avait recueilli 33 ratifications et qu'un certain nombre de pays continuent de l'observer.

b. Plus sévère que la convention (n° 58), la législation suisse fixe l'âge minimum à 15 ans sans tolérer aucune exception (art. 63 de la loi). Nous vous proposons par conséquent de ratifier ladite convention (v. projet d'arrêté fédéral, al. 1, lit. *e*).

14. Convention (n° 22) concernant le contrat d'engagement des marins.
Texte, v. RO 57, 468.

a. Le contrat de travail particulier aux gens de mer est dénommé contrat d'engagement. La convention, dans ses articles 3 à 15, règle en détail le contenu de ce contrat. Son principal but est d'empêcher que l'on n'exploite l'inexpérience des marins en matière de droit pour les induire à s'engager sur des navires qui ne satisfont pas aux exigences de sécurité ou aux conditions de travail du moment. Aux termes de la convention, la législation nationale doit instituer un contrôle de l'autorité publique sur la signature du contrat; elle doit d'autre part interdire l'insertion dans le contrat de toute clause par laquelle les parties conviendraient d'avance de déroger aux règles normales de compétence des juridictions.

La convention est entrée en vigueur le 4 avril 1928 et a été ratifiée par 31 Etats.

b. La législation suisse tient le plus large compte de la convention (n° 22) et va même au-delà de ses exigences sur certains points. Toutefois, lors de la discussion du projet de loi fédérale, quelques dispositions, d'ailleurs peu importantes, que la convention renferme dans ses articles 6, chiffre 10, lettre *b*, 13 et 14, 1^{er} alinéa, ont été jugées mal venues. En conséquence, on a renoncé à les reprendre dans la législation suisse et celle-ci ne satisfait pas entièrement aux exigences de la convention. Nous vous proposons dès lors de ne pas ratifier cette dernière.

15. Recommandation (n° 9) concernant l'établissement de statuts nationaux des marins. Texte, v. même message que sous 2, FF 1921, III, 601.

a. Afin que les marins puissent se faire une idée plus claire de leurs droits et de leurs devoirs, la recommandation engage chaque pays membre à «procéder à l'incorporation, dans un statut des marins, de toutes ses lois et réglementations relatives aux marins considérés comme tels».

b. L'article 67, 3^e alinéa, de la loi prévoit la remise gratuite, à chaque membre de l'équipage d'un navire suisse, d'un manuel de ce genre (appelé «manuel du marin»), édité en français, en allemand et en italien. Notre législation est donc conforme à la recommandation (n° 9).

16. Convention (n° 23) concernant le rapatriement des marins. Texte, v. ci-après.

a. Cette convention pose pour principe que tout marin débarqué sans faute de sa part en cours ou en fin de contrat a le droit d'être ramené gratuitement, soit dans son propre pays, soit dans son port d'engagement, soit dans le port de départ du navire.

La convention est entrée en vigueur le 16 avril 1928 et a rallié 18 ratifications.

b. Les articles 82 et 83 de la loi — en relation avec l'article 77, 3^e alinéa — règlent le droit au rapatriement des marins conformément aux règles de la convention, en précisant que les frais du rapatriement tombent à la charge de l'armateur. Selon l'article 83, 1^{er} alinéa, les parties peuvent convenir de remplacer le rapatriement « en nature » par une somme forfaitaire correspondant aux frais du rapatriement. Cette possibilité de substitution n'est pas prévue par la convention, mais elle ne lui est pas contraire. En effet, si le marin a droit au rapatriement « en nature », il va sans dire qu'il peut renoncer à exercer ce droit et accepter une solution de remplacement. La législation suisse étant donc conforme à la convention, nous vous proposons de ratifier cette dernière (v. projet d'arrêté fédéral, al. 1, lit. *d*).

17. Recommandation (n° 27) concernant le rapatriement des capitaines et des apprentis. Texte, v. ci-après.

a. La recommandation (n° 27) complète la précédente convention en ce sens qu'elle engage les États membres à prendre des mesures en vue d'assurer le rapatriement des capitaines et des apprentis engagés par contrat d'apprentissage, lesquels ne bénéficient pas des dispositions de la convention.

b. Examinons d'abord si notre pays suit la recommandation à l'égard des capitaines. Dans notre message du 22 février 1952 à l'appui d'un projet de loi sur la navigation maritime sous pavillon suisse (FF 1952, I, 257), nous relevions à propos de l'article 48 du projet — devenu l'article 60 de la loi — : « L'équipage se compose d'un capitaine et des marins; ceux-ci sont des officiers ou des matelots. Lorsque la loi parle des membres de l'équipage, le capitaine est également visé. S'il est question des marins, la disposition s'applique aux officiers et aux matelots. » Il suit de là que l'article 82 de la loi, qui prévoit un droit de rapatriement en faveur des « marins », ne peut normalement s'appliquer aux capitaines. Mais la pratique remédie à cette situation. Il est d'usage en Suisse que les armateurs engagent les capitaines, non par la voie du contrat d'engagement exigé pour les autres membres de l'équipage, mais par un contrat de travail ordinaire. Or, dans ce contrat, ils accordent normalement au capitaine le droit au rapatriement.

Pour ce qui touche les apprentis, il convient de noter que, faute d'une réglementation fédérale sur l'apprentissage du métier de marin, ils sont simplement engagés à bord comme marins (à condition, bien entendu, d'avoir l'âge minimum requis) et inscrits comme tels sur le rôle de l'équipage. A ce titre, ils bénéficient du droit au rapatriement.

Il ressort de ce qui précède que la pratique suisse répond pour l'essentiel à la recommandation concernant le rapatriement des capitaines et apprentis.

18. Recommandation (n° 28) concernant les principes généraux de l'inspection du travail des gens de mer. Texte, v. ci-après.

a. Selon cette recommandation, la principale tâche des autorités nationales chargées de l'inspection des conditions de travail des gens de mer consiste à assurer l'application des prescriptions qui règlent ces conditions de travail et la protection des marins dans l'exercice de leur profession. D'autres tâches d'ordre social peuvent leur être confiées, à condition qu'elles ne nuisent pas à l'accomplissement de leur fonction essentielle et ne compromettent en rien l'autorité et l'impartialité dont les agents du contrôle ont besoin auprès des armateurs et des gens de mer. La recommandation contient ensuite des règles sur l'organisation de l'inspection du travail, le genre et le nombre des rapports des services d'inspection, les pouvoirs de surveillance et de contrainte des inspecteurs, le droit du capitaine et de l'équipage d'un navire de requérir un contrôle, la coopération des armateurs et des gens de mer au service d'inspection, ainsi que sur les garanties à exiger des agents de contrôle. Enfin, il est prévu que ces derniers peuvent être chargés d'autres tâches, par exemple de collaborer à l'amélioration de la législation ou aux enquêtes sur les naufrages et accidents.

b. Pour les navires suisses, le service d'inspection du travail est assuré, conformément aux articles 8 et 9 de la loi, par l'office suisse de la navigation maritime avec l'aide de nos consulats. Ce service n'est pas très développé pour le moment, ce qui s'explique par les faibles effectifs de la flotte suisse, le défaut de ports nous appartenant en propre et le manque d'expérience suffisante. Il ne sera pas possible de distinguer avant quelques années dans quelle mesure la Suisse peut se conformer aux dispositions de détail de la recommandation.

19. Recommandation (n° 48) concernant l'amélioration des conditions de séjour des marins dans les ports. Texte, v. même rapport que sous 7, FF 1938, II, 27.

a. Cet instrument recommande de prendre toute une série de mesures dans les ports et les zones environnantes pour protéger la santé et le bien-être des marins. Il comprend des chapitres sur les mesures d'organisation générale, la protection des marins contre les dangers auxquels ils sont exposés dans certains établissements ou dans les docks mêmes, l'hygiène,

le logement et la récréation, l'épargne et la transmission des salaires, l'information des marins. La recommandation exprime enfin le vœu que les Etats membres, animés par un esprit de solidarité internationale, traitent les marins étrangers sur le même pied que leurs nationaux.

b. Faute de posséder ses propres ports, la Suisse se trouve réduite à jouer dans ce domaine un rôle plutôt passif. Ce qui n'empêche pas qu'elle puisse être amenée, selon les circonstances, à soutenir financièrement ou de toute autre manière, dans une mesure proportionnée à l'importance de sa flotte et à l'emploi qu'elle fait des ports étrangers, les efforts déployés en vue du bien-être des marins à terre.

20. Convention (n° 53) concernant le minimum de capacité professionnelle des capitaines et officiers de la marine marchande. Texte, v. même rapport que sous 7, FF 1938, II, 32.

a. Selon cette convention, nul ne peut exercer les fonctions de capitaine, d'officier de pont chef de quart, de chef mécanicien ou d'officier mécanicien chef de quart à bord d'un navire marchand sans être titulaire d'un brevet de capacité. La législation nationale doit subordonner la délivrance de ce brevet à certaines conditions: âge minimum, période minimum d'expérience professionnelle, examen subi avec succès. L'article 5 vise à assurer un contrôle efficace de l'application de la convention, tandis que l'article 6 oblige à introduire dans la législation nationale des sanctions pénales applicables en cas d'infraction.

La convention est entrée en vigueur le 29 mars 1939. Elle a été ratifiée par 13 Etats, parmi lesquels figurent des nations maritimes importantes telles que les Etats-Unis, la France et la Norvège, mais dont ne font partie ni la Grande-Bretagne ni la Hollande.

b. Les prescriptions suisses sur le certificat de capacité — qui figurent aux articles 20 à 22 de l'ordonnance d'exécution — sont en général conformes à la convention. Elles s'en écartent cependant sur quelques points. C'est notamment ainsi que sur l'avis des spécialistes suisses, et contrairement aux dispositions de la convention, nous avons prévu à l'article 21, 3^e alinéa, de l'ordonnance d'exécution, que le troisième et le quatrième officier mécanicien n'ont pas besoin de subir un examen pour obtenir le certificat de capacité, mais doivent simplement justifier — outre les conditions d'âge et de durée de navigation — «de l'accomplissement à terre d'un apprentissage approprié ainsi que d'une recommandation de l'armateur quant à leurs aptitudes». D'autre part, nous n'avons pu assumer certains devoirs de surveillance — prévus à l'article 5, 2^e et 3^e alinéas, de la convention — qui s'étendent aux navires étrangers; pour exercer cette surveillance, il faut en effet disposer de ports en propre et, dans ces ports, d'autorités nanties des pouvoirs et moyens nécessaires pour arrêter les navires en cas de contravention.

Dans ces conditions, nous ne pouvons vous proposer de ratifier la convention (n° 53).

21. Convention (n° 69) concernant le diplôme de capacité professionnelle des cuisiniers de navire. Texte, v. même rapport que sous 9, FF 1948, I, 102.

a. Selon cette convention, nul ne peut obtenir le certificat de capacité nécessaire pour être engagé comme «cuisinier de navire» s'il n'a atteint l'âge minimum requis, accompli une période minimum de service à la mer et subi avec succès un examen spécial.

Onze Etats ont ratifié cette convention, qui est en vigueur depuis le 22 avril 1953.

b. En Suisse, l'article 32, 2^e alinéa, de l'ordonnance d'exécution exige seulement que le cuisinier de navire soit «un cuisinier professionnel expérimenté» et qu'on engage un aide-cuisinier pour l'assister si l'équipage compte plus de 25 personnes. Selon les directives du 20 août 1957 de l'office suisse de la navigation maritime concernant les exigences minima pour le service à bord des navires suisses armés au long cours, le chef de cuisine et le premier cuisinier doivent avoir 20 ans au minimum; de plus, ils doivent justifier de douze mois de pratique à la mer comme aides-cuisiniers ou avoir terminé avec succès, à terre, un apprentissage de cuisinier. La législation suisse ne prévoit pas de diplôme de «cuisinier de navire», de sorte que nous ne pouvons vous proposer de ratifier la convention (n° 69).

22. Convention (n° 74) concernant les certificats de capacité de matelot qualifié. Texte, v. même rapport que sous 9, FF 1948, I, 134.

a. Cette convention pose pour principe, à son article premier, que celui-là seul peut être engagé comme matelot qualifié qui possède un certificat de capacité de matelot. D'autres dispositions règlent les conditions d'admission à l'examen et le contenu de cet examen (art. 2), la situation des personnes qui ont rempli en fait les fonctions de matelot qualifié avant l'entrée en vigueur de la convention (art. 3) et l'équivalence des certificats de capacité délivrés dans d'autres territoires (art. 4).

La convention est entrée en vigueur le 14 juillet 1951 et a été ratifiée par neuf Etats.

b. La commission consultative chargée de la préparation du droit maritime suisse a craint, à juste titre, que l'acceptation des règles de la convention n'accroisse encore les difficultés de recrutement qu'éprouvent déjà de toute manière les armateurs d'un Etat privé de littoral maritime. Aussi bien a-t-on adopté, à l'article 62, 1^{er} alinéa, de la loi et à l'article 12 de l'ordonnance d'exécution des règles plus larges prévoyant simplement que l'équipage du navire doit être suffisant, tant par le nombre de ses

membres que par leurs qualifications, pour assurer normalement le service du navire selon les usages établis dans la navigation maritime. L'office suisse de la navigation maritime contrôle d'ailleurs régulièrement la composition et la qualité des équipages des navires suisses et il a édicté, ainsi qu'on l'a vu sous ch. 21, des directives sur les exigences minimums à observer pour le service sur ces navires. Il reste que la législation suisse n'est pas conforme à la convention (n° 74), que nous vous proposons par conséquent de ne pas ratifier.

23. Recommandation (n° 77) concernant l'organisation de la formation professionnelle pour le service à la mer. Texte, v. même rapport que sous 9, FF 1948, I, 138.

a. Cet instrument recommande aux pays membres d'organiser et de développer la formation professionnelle en vue du service à la mer et d'établir à cette fin un programme qui tienne compte

- des intérêts professionnels, culturels et moraux du marin;
- des besoins de main-d'œuvre de l'industrie des transports maritimes;
- de l'intérêt économique et social général.

Ces principes sont complétés par une série de mesures destinées à faciliter et à stimuler la formation professionnelle.

b. La Suisse n'a que des possibilités d'action limitées dans ce domaine. En effet, les candidats marins sont trop peu nombreux dans notre pays pour qu'on puisse ouvrir une école à leur intention; ils ont d'ailleurs libre accès aux écoles des grandes nations maritimes. Pour favoriser la formation des officiers et capitaines, nous avons édicté le 18 septembre 1959 — sur la base de l'article 61, 2^e alinéa, de la loi — une ordonnance qui prévoit, à cette fin, l'allocation de subsides.

24. Convention (n° 91) concernant les congés payés des marins. Texte, v. rapport du Conseil fédéral du 25 septembre 1950 sur la 32^e conférence internationale du travail, FF 1950, II, 879.

a. La convention (n° 91) représente la seconde révision d'une convention adoptée en 1936 (n° 54) et révisée pour la première fois en 1946 (n° 72). Les articles 3 à 7 règlent la durée minimum du congé annuel des capitaines, officiers et autres membres de l'équipage, dans la mesure où ceux-ci ne sont pas soustraits à l'application de la convention en vertu de son article 2. Ils prévoient notamment que ce congé doit atteindre:

- au moins dix-huit jours ouvrables pour les capitaines et officiers de l'équipage, ainsi que pour les officiers ou opérateurs de radio;
 - au moins douze jours ouvrables pour les autres membres de l'équipage.
- Les articles 8 à 10 règlent l'application de la convention.

La convention (n° 91) a été ratifiée par huit Etats, mais cinq d'entre eux seulement figurent sur la liste des nations maritimes importantes dont neuf doivent ratifier la convention pour qu'elle entre en vigueur. Elle n'est donc pas encore en force.

b. En Suisse, le congé annuel des marins est réglé par les articles 38, 39 et 40 de l'ordonnance d'exécution. Ces articles prévoient également des congés de dix-huit et douze jours ouvrables, mais ils ne s'appliquent pas aux capitaines, dont les vacances sont fixées par le contrat de travail qui les lie à l'armateur. Il est vrai que les capitaines peuvent être exemptés de l'application de la convention — selon son article 2, 2^e alinéa —, mais cela seulement à certaines conditions dont la principale est qu'une convention collective leur assure une situation au moins aussi favorable en matière de congé annuel. Or il n'existe pas en Suisse de convention collective dans cette profession. En définitive, la réglementation suisse, pour le moment, s'écarte donc des exigences de la convention touchant les capitaines — quelle que puisse être, dans la pratique, la situation faite à ces derniers. Nous vous proposons, dans ces conditions, de ne pas ratifier la convention (n° 91).

25. Convention (n° 109) concernant les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs. Texte v. ci-après.

a. Avant 1958, l'Organisation internationale du travail avait déjà adopté trois conventions sur les mêmes matières, l'une en 1936 (n° 57), la deuxième en 1946 (n° 76) et la dernière en 1949 (n° 93), mais aucune des trois n'avait pu être mise en vigueur, faute des ratifications nécessaires. La convention (n° 109) représente donc la quatrième tentative faite par l'Organisation internationale du travail pour régler les principales conditions de travail des marins. Si elle témoigne de la ténacité avec laquelle les gens de mer luttent pour améliorer leur sort, elle montre en même temps que les réglementations internationales insuffisamment mûries, et surchargées de détails, sont d'emblée vouées à l'échec. Instruite par une triple expérience, la 41^e session de la conférence internationale du travail a décidé cette fois de laisser aux Etats membres la latitude de ratifier la convention partiellement en excluant de la ratification la partie II, qui fixe les salaires minimums des marins.

La première partie de la convention contient diverses dispositions générales: l'article premier réserve les dispositions plus favorables aux marins; les articles 2 à 4 fixent le champ d'application de la convention et définissent quelques termes; l'article 5 établit des règles spéciales pour la ratification de la convention.

La deuxième partie (art. 6 à 10) renferme les prescriptions sur la fixation des salaires de base minimums des matelots qualifiés, tandis que la troisième partie (art. 11 à 20) règle la durée du travail à bord des navires. La quatrième traite des effectifs, la cinquième de l'application de la conven-

tion, la sixième enfin contient les dispositions traditionnelles sur les modalités de ratification, l'entrée en vigueur et les rapports exigés des Etats membres.

b. Bien que cette convention ait eu peu de succès dans les trois versions qui se sont succédé jusqu'ici, elle n'en a pas moins exercé une certaine influence sur les législations nationales, et en particulier sur la nôtre. S'il ne peut être question pour la Suisse de ratifier la partie II sur les salaires minimums, du moment que nous ne connaissons pas en principe de fixation des salaires par l'Etat, il convient de constater en revanche que, sur les autres points, les prescriptions suisses, malgré de nettes différences de forme et de conception, satisfont dans une large mesure aux exigences de la nouvelle convention.

Ainsi, en ce qui concerne la durée normale du travail, les articles 23 et 24 de l'ordonnance d'exécution établissent, pour les officiers et marins des services du pont et des machines et pour les radiotélégraphistes, des conditions conformes aux dispositions de la convention ou même, parfois, plus favorables aux intéressés.

Quant aux marins des services généraux, l'article 25 de l'ordonnance d'exécution fixe à neuf heures la durée normale du travail quotidien, que le navire soit en mer, au port ou en rade; le travail accompli le dimanche ou un jour férié, qui doit d'ailleurs être limité au strict nécessaire, donne droit à un congé compensatoire. Les règles de la convention sont conçues assez différemment. Ainsi, cette dernière distingue selon que le navire est en mer ou au port. Dans le premier cas, la durée normale du travail ne doit pas excéder neuf heures sur une période de treize heures consécutives. Dans le second cas, elle ne doit pas dépasser cinq heures le jour du repos hebdomadaire, six heures le jour précédent et, les autres jours, huit heures sur une période de douze heures. Les marins ont droit à compensation lorsqu'ils ont travaillé plus de cent-douze heures au cours d'une période de deux semaines consécutives. Si l'on compare la réglementation suisse avec celle de la convention, on constate que, dans l'ensemble et par rapport à une période de travail prolongée, la première est aussi favorable aux marins. Mais cela n'empêche pas que, considérée dans son détail, elle s'écarte dans quelques rares cas des dispositions de la convention.

L'article 73 de la loi et les articles 28, 30 et 31 de l'ordonnance d'exécution règlent l'interdiction d'employer des personnes de moins de seize ans au travail de nuit et la rémunération des heures supplémentaires de manière conforme aux dispositions de la convention.

Quant aux effectifs, on peut admettre que l'article 12 de l'ordonnance d'exécution satisfait aux exigences de l'article 21 de la convention.

Enfin, la législation suisse ne répond que partiellement aux dispositions de la convention relatives à son application (art. 22 à 24), dont certaines impliquent d'ailleurs la possession de ports.

En conclusion, il apparaît que, même sur les points (durée du travail) où l'on peut considérer notre réglementation comme plus favorable aux marins que celle de la convention, les dispositions suisses sont conçues de manière si différente que leur conformité avec la convention pourrait prêter à contestation. D'autre part, nos prescriptions ne répondent pas complètement aux règles de la convention relatives à son application. Ajoutons enfin que la législation suisse n'a pas repris certaines dispositions d'importance secondaire de la convention telles, par exemple, que le 6^e alinéa de l'article 14 concernant la définition des termes «en mer» et «au port».

Vu ces diverses considérations, nous vous proposons de ne pas ratifier la convention (n^o 109).

26. Recommandation (n^o 49) concernant la durée du travail à bord des navires et les effectifs. Texte, v. même rapport que sous 7, FF 1938, II, 65.

a. Cette recommandation engage les Etats membres à faire des enquêtes sur les conditions existant à bord des navires (affectés au cabotage national ou autres) qui ne sont pas soumis à la convention (n^o 57) concernant la durée du travail et les effectifs et à régler ces conditions en s'inspirant des dispositions de ladite convention.

b. Les navires suisses sont compris dans le champ d'application de la convention (n^o 57) et échappent par conséquent à celui de la recommandation. Nous n'avons dès lors mentionné cette dernière que par souci de donner un tableau complet des efforts déployés par l'Organisation internationale du travail afin d'améliorer les conditions de travail des gens de mer.

27. Recommandation (n^o 109) concernant les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs. Texte, v. ci-après.

a. Selon cette recommandation, qui correspond à la convention (n^o 109), le salaire de base d'un matelot qualifié ne doit pas — sous certaines exceptions — être inférieur à 25 livres sterling ou 70 dollars des Etats-Unis par mois. Lorsque la législation nationale consacre cette règle, l'application en sera assurée par diverses mesures de surveillance et de contrainte. Quant à la durée normale du travail, la recommandation demande de la fixer, pour tous les services, à huit heures par jour ouvrable. Elle prévoit en outre que, lorsque le navire est en mer le jour du repos hebdomadaire, les gens de mer doivent recevoir une compensation déterminée par voie de convention collective ou par la loi. Les heures supplémentaires donneront droit à une majoration de salaire d'au moins 25 pour cent ou seront compensées par une exemption de service et de présence à bord d'égale durée. En ce qui concerne enfin les effectifs, la recommandation reprend en essence les dispositions de la convention (n^o 109) (v. ci-dessus, chiffre 25).

b. La législation suisse règle les questions traitées par la recommandation de manière conforme à la pratique des nations maritimes traditionnelles (cf. ch. 25, lettre *b*). Pour le surplus, il faut réserver la possibilité qu'ont les intéressés de donner effet aux dispositions de la recommandation par voie de convention collective de travail. Précisons cependant que, jusqu'ici, il n'existe pas en Suisse de convention collective pour les marins.

28. Convention (n° 68) concernant l'alimentation et le service de table à bord des navires. Texte, v. même rapport que sous 9, FF 1948, I, 96.

a. Tout Etat qui ratifie la convention répond de l'établissement de dispositions qui règlent les détails du service de table à bord des navires tant du point de vue de la construction et de l'aménagement des locaux, des qualifications et de la formation du personnel, de la quantité, de la qualité et de la conservation des vivres que du point de vue du contrôle et de l'information. Il est indifférent que ces dispositions soient prises par l'Etat ou stipulées dans des conventions collectives.

La convention est entrée en vigueur le 24 mars 1957. Elle a été ratifiée par douze Etats, dont ne font cependant partie ni les Etats-Unis, ni l'Allemagne, ni les pays scandinaves, à l'exception de la Norvège.

b. Les prescriptions suisses — qui se trouvent à l'article 63, 3^e alinéa, de la loi et aux articles 32 à 36 de l'ordonnance d'exécution, ainsi qu'au chiffre VI du règlement sur le service à bord — sont conçues dans des termes plus généraux que les dispositions de la convention. Elles partent de la conception qu'il convient, considérant en particulier les habitudes de consommation très variées des équipages des navires suisses — conséquence de leur composition internationale —, de ne pas brider trop étroitement la liberté d'action des personnes responsables de l'alimentation à bord. Cette conception a fait ses preuves dans la pratique. Nous vous proposons, dans ces conditions, de ne pas ratifier la convention (n° 68).

29. Convention (n° 73) concernant l'examen médical des gens de mer. Texte, v. même rapport que sous 9, FF 1948, I, 129.

a. Selon cette convention, nul ne peut être engagé pour servir à bord d'un navire de mer s'il ne produit un certificat attestant qu'il a subi avec succès un examen médical réglé par l'autorité nationale compétente. Ce certificat n'est valable que pour deux ans au plus de manière générale et pour six ans au plus lorsqu'il se rapporte uniquement à la perception des couleurs. L'autorité compétente peut autoriser des dérogations à la règle dans les cas d'urgence.

La convention (n° 73) est entrée en vigueur le 17 août 1955. Elle a été ratifiée par 13 états, dont la Grande-Bretagne, l'Allemagne, la Suède et le Danemark ne font pas partie.

b. La réglementation suisse sur la matière se trouve aux articles 63, 2^e et 3^e alinéas, de la loi et 17 à 19 de l'ordonnance d'exécution. Elle est conforme aux dispositions de la convention sauf en ceci que l'article 18, 1^{er} alinéa, de l'ordonnance d'exécution ne prévoit un examen médical que tous les cinq ans. Le fait est qu'un examen bisannuel généralisé entraînerait des complications et des dépenses hors de proportion avec le but visé, à tel point que nombre de nations maritimes importantes se contentent, comme la Suisse, d'exiger un examen tous les cinq ans, quand ce n'est tous les dix ans. A cela s'ajoute que les gens de mer doivent de toute manière subir un examen médical lors de chaque nouvel enrôlement sur un navire suisse, même si leur certificat précédent est encore valable.

Vu la différence existant entre notre législation et la convention (n° 73), nous devons vous proposer de ne pas ratifier cette dernière.

30. Convention (n° 92) concernant le logement de l'équipage à bord. Texte, v. même rapport que sous 24, FF 1950, II, 885.

a. Cette volumineuse convention traite de l'établissement des plans, de la distribution, des dimensions et de l'aménagement du «logement de l'équipage», expression qui embrasse tous les locaux destinés à être utilisés par l'équipage. Elle exige en particulier que les plans concernant ces locaux soient soumis à l'approbation de l'autorité compétente avant la mise en construction du navire.

La convention (n° 92) est entrée en vigueur le 29 janvier 1953 et a recueilli 12 ratifications.

b. L'essentiel de la convention se trouve dans ses articles 6 à 17 qui forment la partie III: «Prescriptions relatives au logement de l'équipage». On ne saurait se conformer à ces prescriptions plus exactement que ne le fait la Suisse, puisque l'article 13 de l'ordonnance d'exécution déclare purement et simplement les articles 6 à 17 de la convention — reproduits dans l'annexe II de l'ordonnance — applicables à tous les navires suisses construits et achevés en 1953 ou postérieurement. Le même article établit une réglementation spéciale pour les navires construits avant 1953 ou enregistrés avant l'entrée en vigueur de l'ordonnance et soumet aux dispositions de la convention, «dans toute la mesure raisonnable et praticable», les navires suisses jaugeant moins de 500 tonnes brutes. L'article 14 de l'ordonnance d'exécution confère à l'office suisse de la navigation maritime la compétence nécessaire, qui rejoint les attributions réglées aux articles 30 et 31 de la loi. Mentionnons d'autre part que des contrôles techniques sont effectués, sur demande spéciale, par les sociétés de classification reconnues ou par l'autorité locale compétente du pays où le navire a été construit. Toutefois, du moment précisément que les navires suisses se construisent à l'étranger, nous n'avons pu instituer la procédure d'approbation préalable des plans prévue dans la partie II de la convention.

Il suit de ce qui précède que, bien que le logement des équipages sur les navires suisses soit entièrement conforme aux exigences de la convention (n° 92), nous ne pouvons vous proposer de la ratifier.

31. Recommandation (n° 78) concernant la fourniture par l'armateur, aux membres de l'équipage, d'articles de literie, d'ustensiles de table et d'autres articles. Texte, v. même rapport que sous 9, FF 1948, I, 158.

a. A l'obligation de l'armateur de fournir au marin une série d'articles d'usage personnel fait pendant, pour le marin, l'obligation de rendre ces articles en bon état, faute de quoi il doit en rembourser la valeur au prix coûtant.

b. La Suisse a tenu compte de la recommandation à l'article 32, 3^e alinéa, de l'ordonnance d'exécution et aux chiffres I à III et VI, 2^e alinéa, du règlement sur le service à bord des navires suisses.

32. Convention (n° 108) concernant les pièces d'identité nationales des gens de mer. Texte, v. ci-après.

a. Les Etats qui ratifient la convention doivent délivrer sur demande à leurs marins nationaux une «pièce d'identité des gens de mer» contenant des renseignements déterminés sur le titulaire. Ils peuvent également remettre une telle pièce, sur demande, aux marins étrangers employés à bord de navires immatriculés sur leur territoire ou inscrits dans un bureau de placement sis sur leur territoire. Le marin doit conserver en tout temps la pièce d'identité. Celle-ci lui donne le droit, non seulement de retourner dans le pays qui l'a délivrée, mais encore d'être admis dans tout autre pays qui a ratifié la convention lorsqu'il désire y entrer :

- pour passer une permission à terre pendant l'escale du navire ;
- pour embarquer à bord de son navire ou être transféré sur un autre navire ;
- pour passer en transit afin de rejoindre son navire dans un autre pays ou d'être rapatrié ;
- pour tout autre fin approuvée par les autorités du pays intéressé.

La convention précise que les dispositions précédentes ne restreignent en rien le droit des pays membres d'empêcher un individu quelconque d'entrer ou de séjourner sur leur territoire.

b. D'entente avec la division fédérale de police, la délégation suisse à la 41^e session de la conférence internationale du travail a voté pour la convention (n° 108) d'autant plus résolument qu'elle apporte des facilités particulièrement bienvenues pour les marins suisses. Elle déploiera d'ailleurs également ses effets en faveur des marins étrangers qui traversent notre pays, soit pour aller s'enrôler sur un navire, soit en cours de rapatriement. En les

accueillant, notre pays pourra réciproquer l'hospitalité que les marins suisses recevront à l'étranger grâce à la nouvelle pièce d'identité.

En vertu de l'article 66, 1^{er} alinéa, de la loi, tout marin suisse occupé à bord d'un navire suisse reçoit de l'office suisse de la navigation maritime un livret de marin établi à son nom. Ce livret répond aux exigences de la convention, exception faite de quelques différences insignifiantes qu'il serait facile d'éliminer. Toutefois, avant de rien décider, il nous semble indiqué de savoir quelle attitude les grandes nations maritimes adopteront à l'égard de la récente convention et de quelle manière elles résoudreont le problème de la pièce d'identité. Pour ces motifs, nous renonçons pour le moment à vous proposer la ratification de la convention (n^o 108).

33. Recommandation (n^o 105) concernant le contenu des pharmacies de bord des navires, Texte, v. ci-après.

a. Selon cette recommandation, tout navire doit avoir une pharmacie de bord dont il appartient à l'autorité compétente de préciser le contenu en tenant compte de facteurs déterminés. Les médicaments dont l'usage est réglementé doivent être gardés par le capitaine ou un autre officier responsable. En établissant ses règlements, qui s'appliquent indépendamment de la présence à bord d'un médecin, l'autorité compétente doit prendre en considération la liste minimum des médicaments et de matériel médical annexée à la recommandation. Ces règlements doivent être soumis à une révision périodique à la lumière des nouvelles découvertes médicales. Toutes les pharmacies de bord doivent contenir un livret d'instructions médicales, approuvées par l'autorité compétente, qui fournissent des explications suffisamment détaillées pour permettre à d'autres personnes qu'un médecin de donner des soins aux malades ou aux blessés, avec ou sans consultation médicale par radio. Enfin, les règlements devront prévoir les mesures nécessaires à l'entretien des pharmacies de bord, ainsi que des inspections régulières de ces pharmacies, à des intervalles n'excédant normalement pas douze mois, par des personnes agréées par l'autorité compétente.

b. Se fondant sur l'article 67, 2^e alinéa, de la loi, l'office suisse de la navigation maritime a établi des prescriptions sur les pharmacies de bord au chiffre V du règlement sur le service à bord. Le premier alinéa prévoit: «L'armateur doit munir le navire de médicaments et d'autres objets servant aux soins des malades à bord conformément aux prescriptions de la matière édictées par un autre Etat maritime et reconnues par l'office suisse de la navigation maritime. Il doit joindre à ces médicaments et objets, pour leur emploi, des instructions facilement compréhensibles». Le second alinéa exige que les médicaments et autres objets soient examinés au moins une fois par an par un médecin ou un pharmacien qualifié.

Dans la discussion générale qui a ouvert les débats sur la recommandation, le délégué chinois a rappelé que la conférence maritime technique pré-

paratoire avait adopté en 1956, à Londres, une résolution selon laquelle les organisations internationales intéressées (OIT, OMS) devront établir en commun un guide international d'instructions médicales à l'usage des navires. Cette suggestion a été bien accueillie et il est à prévoir qu'on y donnera bientôt suite. C'est pourquoi les autorités suisses compétentes jugent préférable d'attendre, pour réviser le chiffre V du règlement susmentionné, la parution de ce guide international, qui permettra d'apporter une plus grande uniformité dans le contenu des pharmacies de bord. Notons d'ailleurs que, à l'heure actuelle, les pharmacies de bord des navires suisses correspondent en tout point à celles qu'entretiennent les navires des pays maritimes traditionnels.

34. Recommandation (n° 106) concernant les consultations médicales par radio aux navires en mer. Texte, v. ci-après.

a. Les navires en mer ont déjà recours depuis de longues années aux consultations médicales par radio. L'Organisation internationale du travail a néanmoins jugé utile d'ancrer la pratique actuelle et de formuler ses vœux pour l'avenir dans une recommandation. Celle-ci engage les Etats membres à prendre les dispositions utiles pour garantir:

- que le service de consultations médicales par radio soit assuré gratuitement et à toute heure;
- que les consultations médicales comprennent, en cas de besoin, et lorsque c'est possible, des conseils de spécialistes;
- qu'une bonne utilisation soit faite des possibilités de consultation, notamment en veillant à ce que les personnes chargées de demander un avis médical par radio sachent reconnaître quels renseignements seront nécessaires au médecin consulté;
- qu'il y ait à bord des navires pourvus d'installations de radio une liste complète des stations de radio par lesquelles des consultations médicales peuvent être obtenues.

b. Les navires suisses ne peuvent pas seulement recourir à l'aide de stations étrangères, mais ils possèdent encore leur propre service de consultations. Les prescriptions de la direction générale des postes, télégraphes et téléphones du 31 mars 1956 réglant la correspondance radiotélégraphique des navires suisses en mer prévoient en effet, sous chiffre III: «Un service de renseignements radiomédicaux est admis avec les navires de nationalité suisse par l'intermédiaire de la station terrestre Zurich-Kloten-Radio». Il est certain qu'aujourd'hui déjà la station de Kloten ne refuserait des renseignements à aucun navire étranger. Il faudra cependant — pour établir une pleine réciprocité — réviser la disposition susmentionnée et y biffer les mots «de nationalité suisse». La station de Kloten sera alors formellement à la disposition des navires étrangers et pourra être portée sur la liste internationale des stations fournissant des consultations médicales. Sur les

autres points, l'office suisse de la navigation maritime et les armateurs suisses s'emploient aujourd'hui déjà à donner suite à la recommandation.

35. Recommandation (n° 108) concernant les conditions de vie, de travail et de sécurité des gens de mer en rapport avec l'immatriculation des navires. Texte v. ci-après.

a. Cette recommandation tend avant tout à ce que les Etats qui admettent sous leur pavillon des navires avec lesquels ils n'ont pas de lien substantiel se soumettent à l'obligation d'assurer la sécurité en mer et le bien-être des équipages. Elle invite en conséquence les Etats membres à prendre des dispositions et à créer des services d'inspection pour veiller à ce que les marins occupés sous leur pavillon bénéficient de conditions de service conformes aux normes habituelles des pays traditionnellement maritimes, de la liberté syndicale, du droit au rapatriement et de l'accession aux examens de capacité.

b. Les navires suisses — c'est-à-dire enregistrés en Suisse — peuvent seuls battre pavillon suisse (art. 2 et 3 de la loi). Or les conditions de service des marins occupés à leur bord sont régies par notre législation maritime. C'est dire que notre réglementation répond aux exigences de la recommandation (n° 108), à quelques rares divergences près, que nous avons déjà relevées à l'occasion de l'examen des conventions et recommandations commentées plus haut.

* * *

Nous vous prions de bien vouloir agréer nos explications et de nous autoriser à ratifier, conformément au projet d'arrêté fédéral ci-joint, les cinq conventions n°s 8, 15, 16, 23 et 58.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 11 décembre 1959.

Au nom du Conseil fédéral suisse:
Pour le président de la Confédération,

Etter

Le chancelier de la Confédération,
Ch. Oser

(Projet)

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

approuvant

cinq conventions internationales sur le droit du travail maritime

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 85, chiffre 5 de la constitution,

vu le message du Conseil fédéral du 11 décembre 1959,

arrête:

Article unique

¹ Les conventions internationales ci-après sont approuvées:

- a. Convention (n° 8) concernant l'indemnité de chômage en cas de perte par naufrage, de 1920,
- b. Convention (n° 15) fixant l'âge minimum d'admission des jeunes gens au travail en qualité de soutiers ou chauffeurs, de 1921,
- c. Convention (n° 16) concernant l'examen médical obligatoire des enfants et des jeunes gens employés à bord des bateaux, de 1921,
- d. Convention (n° 23) concernant le rapatriement des marins, de 1926,
- e. Convention (n° 58) fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime, de 1936.

² Le Conseil fédéral est autorisé à les ratifier.

CONVENTIONS ET RECOMMANDATIONS

Outre les conventions et recommandations adoptées par la Conférence internationale du travail à sa 41^e session, nous publions ci-après les textes des conventions que nous vous proposons de ratifier ainsi que les deux recommandations adoptées au cours de la 9^e session, tenue à Genève du 7 au 24 juin 1926, ces dernières n'ayant jamais paru jusqu'ici dans la *Feuille fédérale*.

Convention (n° 8) concernant l'indemnité de chômage en cas de perte par naufrage

La Conférence Générale de l'Organisation Internationale du Travail de la Société des Nations,

Convoquée à Gênes par le Conseil d'Administration du Bureau International du Travail, le 15 juin 1920,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives au « Contrôle des conditions d'engagement des marins; placement; conditions d'application aux marins de la Convention et des Recommandations faites à Washington au mois de novembre dernier au sujet du chômage et de l'assurance contre le chômage », question formant le deuxième point de l'ordre du jour de la session de la Conférence tenue à Gênes, et

Après avoir décidé que ces propositions seraient rédigées sous forme d'un projet de convention internationale,

adopte le Projet de Convention ci-après à ratifier par les Membres de l'Organisation Internationale du Travail, conformément aux dispositions de la Partie relative au Travail du Traité de Versailles du 28 juin 1919, du Traité de Saint-Germain du 10 septembre 1919, du Traité de Neuilly du 27 novembre 1919, et du Traité du Grand Trianon du 4 juin 1920:

Article 1

Pour l'application de la présente Convention, le terme « marins » est applicable à toutes les personnes employées à bord de tout navire effectuant une navigation maritime.

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

En cas de perte par naufrage d'un navire quelconque, l'armateur, ou la personne avec laquelle le marin a passé un contrat pour servir à bord du navire, devra payer à chacun des marins employés sur ce navire une indemnité pour faire face au chômage résultant de la perte par naufrage du navire.

Cette indemnité sera payée pour tous les jours de la période effective de chômage du marin au taux du salaire payable en vertu du contrat, mais le montant total de l'indemnité payable à chaque marin en vertu de la présente Convention pourra être limité à deux mois de salaire.

Article 3

Ces indemnités jouiront des mêmes privilèges que les arrérages de salaires gagnés pendant le service, et les marins pourront avoir recours pour les recouvrer aux mêmes procédés que pour ces arrérages.

Article 4

Tout Membre de l'Organisation Internationale du Travail qui ratifie la présente Convention s'engage à l'appliquer à celles de ses colonies ou possessions ou à ceux de ses protectorats qui ne se gouvernent pas pleinement eux-mêmes, sous les réserves suivantes:

- a. Que les dispositions de la Convention ne soient pas rendues inapplicables par les conditions locales;
- b. Que les modifications qui seraient nécessaires pour adapter la Convention aux conditions locales puissent être introduites dans celle-ci.

Chaque Membre devra notifier au Bureau International du Travail sa décision en ce qui concerne chacune de ses colonies ou possessions ou chacun de ses protectorats ne se gouvernant pas pleinement eux-mêmes.

Article 5

Les ratifications officielles de la présente Convention dans les conditions prévues à la Partie XIII du Traité de Versailles du 28 juin 1919, du Traité de Saint-Germain du 10 septembre 1919, du Traité de Neuilly du 27 novembre 1919, et du Traité du Grand Trianon du 4 juin 1920, seront communiquées au Secrétaire Général de la Société des Nations et par lui enregistrées.

Article 6

Aussitôt que les ratifications de deux Membres de l'Organisation Internationale du Travail auront été enregistrées au Secrétariat, le Secrétaire Général de la Société des Nations notifiera ce fait à tous les Membres de l'Organisation Internationale du Travail.

Article 7

La présente Convention entrera en vigueur à la date où cette notification aura été effectuée par le Secrétaire Général de la Société des Nations; elle ne liera que les Membres qui auront fait enregistrer leur ratification au Secrétariat. Par la suite, la présente Convention entrera en vigueur au regard de tout autre Membre, à la date où la ratification de ce Membre aura été enregistrée au Secrétariat.

Article 8

Sous réserve des dispositions de l'article 7, tout Membre qui ratifie la présente Convention s'engage à appliquer ses dispositions au plus tard le 1^{er} juillet 1922, et à prendre telles mesures qui seront nécessaires pour rendre effectives ces dispositions.

Article 9

Tout Membre ayant ratifié la présente Convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de cinq années après la date de la mise en vigueur initiale de la Convention, par un acte communiqué au Secrétaire Général de la Société des Nations et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée au Secrétariat.

Article 10

Le Conseil d'Administration du Bureau International du Travail devra, au moins une fois par dix années, présenter à la Conférence Générale un rapport sur l'application de la présente Convention et décidera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de la revision ou de la modification de ladite Convention.

Article 11

Les textes français et anglais de la présente Convention feront foi l'un et l'autre.

**Convention (n° 15) fixant l'âge minimum d'admission des jeunes gens
au travail en qualité de soutiers ou chauffeurs**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail de la Société des Nations,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail et s'y étant réunie le 25 octobre 1921, en sa troisième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à l'interdiction de l'emploi de toute personne âgée de moins de 18 ans au travail des soutes et des chaufferies, question comprise dans le huitième point de l'ordre du jour de la session, et

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'un projet de convention internationale,

adopte le Projet de Convention ci-après, à ratifier par les Membres de l'Organisation internationale du Travail, conformément aux dispositions de la Partie XIII du Traité de Versailles et des Parties correspondantes des autres Traités de Paix :

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 jeunes gens de moins de dix-huit ans ne peuvent être employés au travail à bord des navires en qualité de soutiers ou chauffeurs.

Article 3

Les dispositions de l'article 2 ne s'appliqueront pas :

- a. Au travail des jeunes gens sur les bateaux-écoles à condition que ce travail soit approuvé et surveillé par l'autorité publique;
- b. Au travail sur les navires dont le moyen de propulsion principal est autre que la vapeur;
- c. Au travail des jeunes gens de seize ans au moins dont l'aptitude physique aura été reconnue par un examen médical et qui seront employés sur les navires effectuant leur navigation exclusivement sur les côtes de l'Inde ou sur les côtes du Japon, sous réserve de règlements à intervenir après consultation avec les organisations les plus représentatives des employeurs et des travailleurs de ces pays.

Article 4

Au cas où il serait nécessaire d'embaucher un chauffeur ou un soutier dans un port où il ne serait pas possible de trouver de travailleurs de cette catégorie âgés de dix-huit ans au moins, l'emploi pourra être occupé par des jeunes gens âgés de moins de dix-huit ans et de plus de seize ans, mais dans ce cas deux de ces jeunes gens devront être embauchés à la place du chauffeur ou soutier nécessaire.

Article 5

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 dix-huit ans employées à bord, avec l'indication de la date de leur naissance.

Article 6

Les contrats d'engagement d'équipage contiendront un résumé des dispositions de la présente Convention.

Article 7

Les ratifications officielles de la présente Convention dans les conditions prévues à la Partie XIII du Traité de Versailles et aux Parties correspondantes des autres Traités de Paix seront communiquées au Secrétaire général de la Société des Nations et par lui enregistrées.

Article 8

La présente Convention entrera en vigueur dès que les ratifications de deux Membres de l'Organisation internationale du Travail auront été enregistrées par le Secrétaire général.

Elle ne liera que les Membres dont la ratification aura été enregistrée au Secrétariat.

Par la suite, cette Convention entrera en vigueur pour chaque Membre à la date où sa ratification aura été enregistrée au Secrétariat.

Article 9

Aussitôt que les ratifications de deux Membres de l'Organisation internationale du Travail auront été enregistrées au Secrétariat, le Secrétaire général de la Société des Nations notifiera ce fait à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail. Il leur notifiera également l'enregistrement des ratifications qui lui seront ultérieurement communiquées par tous autres Membres de l'Organisation.

Article 10

Sous réserve des dispositions de l'Article 8, tout Membre qui ratifie la présente Convention s'engage à appliquer les dispositions des articles 1, 2, 3, 4, 5 et 6, au plus tard le 1^{er} janvier 1924 et à prendre telles mesures qui seront nécessaires pour rendre effectives ces dispositions.

Article 11

Tout Membre de l'Organisation internationale du Travail qui ratifie la présente Convention s'engage à l'appliquer à ses colonies, possessions et protectorats, conformément aux dispositions de l'article 421 du Traité de Versailles et des articles correspondants des autres Traités de Paix.

Article 12

Tout Membre ayant ratifié la présente Convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la Convention par un acte communiqué au Secrétaire général de la Société des Nations et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée au Secrétariat.

Article 13

Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail devra, au moins une fois tous les dix ans, présenter à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente Convention et décidera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de la revision ou de la modification de la dite Convention.

Article 14

Les textes français et anglais de la présente Convention feront foi l'un et l'autre.

Convention (n° 16) concernant l'examen médical obligatoire des enfants et des jeunes gens employés à bord des bateaux

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail de la Société des Nations,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail et s'y étant réunie le 25 octobre 1921, en sa troisième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la visite médicale obligatoire des enfants et des jeunes gens employés à bord des

bateaux, question comprise dans le huitième point de l'ordre du jour de la session, et

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'un projet de convention internationale,

adopte le Projet de Convention ci-après, à ratifier par les Membres de l'Organisation internationale du Travail, conformément aux dispositions de la Partie XIII du Traité de Versailles et des Parties correspondantes des autres Traités de Paix :

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

A l'exception des navires sur lesquels ne sont occupés que les membres d'une même famille, les enfants et jeunes gens de moins de dix-huit ans ne pourront être employés à bord que sur présentation d'un certificat médical attestant leur aptitude à ce travail et signé par un médecin approuvé par l'autorité compétente.

Article 3

L'emploi de ces enfants ou jeunes gens au travail maritime ne pourra être continué que moyennant renouvellement de l'examen médical à des intervalles ne dépassant pas une année, et présentation, après chaque nouvel examen, d'un certificat médical attestant l'aptitude au travail maritime. Toutefois, si le terme du certificat est atteint au cours d'un voyage, il sera prorogé jusqu'à la fin du voyage.

Article 4

Dans les cas d'urgence, l'autorité compétente pourra admettre un jeune homme âgé de moins de dix-huit ans à embarquer sans avoir été soumis aux examens prévus aux articles 2 et 3 de la présente Convention, à la condition toutefois que cet examen soit passé au premier port où le bâtiment toucherait ultérieurement.

Article 5

Les ratifications officielles de la présente Convention dans les conditions prévues à la Partie XIII du Traité de Versailles et aux Parties correspondantes des autres Traités de Paix, seront communiquées au Secrétaire général de la Société des Nations et par lui enregistrées.

Article 6

La présente Convention entrera en vigueur dès que les ratifications de deux Membres de l'Organisation internationale du Travail auront été enregistrées par le Secrétaire général.

Elle ne liera que les Membres dont la ratification aura été enregistrée au Secrétariat.

Par la suite, cette Convention entrera en vigueur pour chaque Membre à la date où sa ratification aura été enregistrée au Secrétariat.

Article 7

Aussitôt que les ratifications de deux Membres de l'Organisation internationale du Travail auront été enregistrées au Secrétariat, le Secrétaire général de la Société des Nations notifiera ce fait à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail. Il leur notifiera également l'enregistrement des ratifications qui lui seront ultérieurement communiquées par tous autres Membres de l'Organisation.

Article 8

Sous réserve des dispositions de l'article 6, tout Membre qui ratifie la présente Convention s'engage à appliquer les dispositions des articles 1, 2, 3 et 4, au plus tard le 1^{er} janvier 1924 et à prendre telles mesures qui seront nécessaires pour rendre effectives ces dispositions.

Article 9

Tout Membre de l'Organisation internationale du Travail qui ratifie la présente Convention s'engage à l'appliquer à ses colonies, possessions et protectorats, conformément aux dispositions de l'article 421 du Traité de Versailles et des articles correspondants des autres Traités de Paix.

Article 10

Tout Membre ayant ratifié la présente Convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la Convention par un acte communiqué au Secrétaire général de la Société des Nations et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée au Secrétariat.

Article 11

Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail devra, au moins une fois tous les dix ans, présenter à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente Convention et décidera s'il y a lieu

d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de la revision ou de la modification de la dite Convention.

Article 12

Les textes français et anglais de la présente Convention feront foi l'un et l'autre.

Convention (n° 23) concernant le rapatriement des marins

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail de la Société des Nations,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 7 juin 1926, en sa neuvième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives au rapatriement des marins, question comprise dans le premier point de l'ordre du jour de la session, et

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'un projet de convention internationale,

adopte, ce vingt-troisième jour de juin mil neuf cent vingt-six, le Projet de Convention ci-après, à ratifier par les Membres de l'Organisation internationale du Travail conformément aux dispositions de la Partie XIII du Traité de Versailles et des Parties correspondantes des autres Traités de Paix:

Article 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.

Elle ne s'applique pas:

aux navires de guerre,

aux navires d'Etat n'ayant pas une affectation commerciale,

aux navires affectés au cabotage national,

aux yachts de plaisance,

aux bâtiments compris sous la dénomination de «Indian country craft»,

aux bateaux de pêche,

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'État ;
- 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

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

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.

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.

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

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.

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.

Article 7

Les ratifications officielles de la présente Convention dans les conditions prévues à la Partie XIII du Traité de Versailles et aux Parties correspondantes des autres Traités de Paix seront communiquées au Secrétaire général de la Société des Nations et par lui enregistrées.

Article 8

La présente Convention entrera en vigueur dès que les ratifications de deux Membres de l'Organisation internationale du Travail auront été enregistrées par le Secrétaire général.

Elle ne liera que les Membres dont la ratification aura été enregistrée au Secrétariat.

Par la suite cette Convention entrera en vigueur pour chaque Membre à la date où sa ratification aura été enregistrée au Secrétariat.

Article 9

Aussitôt que les ratifications de deux Membres de l'Organisation internationale du Travail auront été enregistrées au Secrétariat, le Secrétaire général de la Société des Nations notifiera ce fait à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail. Il leur notifiera également l'enregistrement des ratifications qui lui seront ultérieurement communiquées par tous les autres Membres de l'Organisation.

Article 10

Sous réserve des dispositions de l'article 8, tout Membre qui ratifie la présente Convention s'engage à appliquer les dispositions des articles 1, 2, 3, 4, 5 et 6 au plus tard le 1^{er} janvier 1928, et à prendre telles mesures qui seront nécessaires pour rendre effectives ces dispositions.

Article 11

Tout Membre de l'Organisation internationale du Travail qui ratifie la présente Convention s'engage à l'appliquer à ses colonies, possessions ou protectorats, conformément aux dispositions de l'article 421 du Traité de Versailles et des articles correspondants des autres Traités de Paix.

Article 12

Tout Membre ayant ratifié la présente Convention peut la dénoncer, à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la Convention, par un acte communiqué au Secrétaire général de la Société des Nations et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée au Secrétariat.

Article 13

Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail devra, au moins une fois tous les dix ans, présenter à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente Convention et décidera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de la revision ou de la modification de la dite Convention.

Article 14

Les textes français et anglais de la présente Convention feront foi l'un et l'autre.

**Convention (n° 58) fixant l'âge minimum d'admission des enfants
au travail maritime (révisée en 1936)**

La conférence générale de l'organisation internationale du travail, convoquée à Genève par le conseil d'administration du bureau international du travail, et s'y étant réunie le 22 octobre 1936 en sa vingt-deuxième session.

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la revision partielle de la convention fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime adoptée par la conférence à sa deuxième session, question inscrite à l'ordre du jour de la présente session,

Considérant que ces propositions doivent prendre la forme d'un projet de convention internationale,

adopte, ce vingt-quatrième jour d'octobre mil neuf cent trente-six, le projet de convention ci-après qui sera dénommé convention (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 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 désignées 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.

Article 5

La présente convention n'entrera en vigueur qu'après l'adoption, par la conférence internationale du travail, d'un projet de convention portant révision de la convention fixant l'âge minimum d'admission des enfants aux travaux industriels (1919) et d'un projet de convention portant révision de la convention concernant l'âge d'admission des enfants aux travaux non industriels (1932).

Article 6

Les ratifications officielles de la présente convention seront communiquées au secrétaire général de la Société des Nations et par lui enregistrées.

Article 7

1. La présente convention ne liera que les membres de l'organisation internationale du travail dont la ratification aura été enregistrée par le secrétaire général.

2. Sous réserve des dispositions de l'article 5 ci-dessus, elle entrera en vigueur douze mois après que les ratifications de deux membres auront été enregistrées par le secrétaire général.

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

Article 8

Aussitôt que les ratifications de deux membres de l'organisation internationale du travail auront été enregistrées, le secrétaire général de la Société des Nations notifiera ce fait à tous les membres de l'organisation internationale du travail. Il leur notifiera également l'enregistrement des ratifications qui lui seront ultérieurement communiquées par tous autres membres de l'organisation.

Article 9

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

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

Article 10

A l'expiration de chaque période de dix années à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention, le conseil d'administration du bureau international du travail devra présenter à la conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et décidera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la conférence la question de sa révision totale ou partielle.

Article 11

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

- a. La ratification par un membre de la nouvelle convention portant revision entraînerait de plein droit, nonobstant l'article 9 ci-dessus, dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant revision soit entrée en vigueur;
- b. A partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant revision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des membres.

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

Article 12

Les textes français et anglais de la présente convention feront foi l'un et l'autre.

Convention (n° 108) concernant les pièces d'identité nationales des gens de mer

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 29 avril 1958, en sa quarante et unième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la reconnaissance réciproque ou internationale d'une carte d'identité nationale pour les gens de mer, question qui constitue le septième point à l'ordre du jour de la session,

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale,

adopte, ce treizième jour de mai mil neuf cent cinquante-huit, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958:

Article I

1. La présente convention s'applique à tout marin employé, à quelque titre que ce soit, à bord de tout navire autre qu'un navire de guerre, qui est immatriculé dans un territoire pour lequel cette convention est en vigueur, et qui est normalement affecté à la navigation maritime.

2. En cas de doute quant à la question de savoir si certaines catégories de personnes doivent être considérées comme gens de mer aux fins de la présente convention, cette question sera tranchée, dans chaque pays, par l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

Article 2

1. Tout Membre pour lequel la présente convention est en vigueur délivrera, à chacun de ses ressortissants exerçant la profession de marin, sur sa demande, une «pièce d'identité des gens de mer» conforme aux dispositions prévues à l'article 4 ci-dessous. Toutefois, au cas où il ne serait pas possible de délivrer un tel document à certaines catégories de gens de mer, ledit Membre pourra délivrer, en lieu et place dudit document, un passeport spécifiant que le titulaire est un marin et ayant, aux fins de la présente convention, les mêmes effets que la pièce d'identité des gens de mer.

2. Tout Membre pour lequel la présente convention est en vigueur pourra délivrer une pièce d'identité des gens de mer à tout autre marin employé à bord d'un navire immatriculé sur son territoire ou inscrit dans un bureau de placement de son territoire, si l'intéressé en fait la demande.

Article 3

La pièce d'identité des gens de mer sera conservée en tout temps par le marin.

Article 4

1. La pièce d'identité des gens de mer sera d'un modèle simple; elle sera établie dans une matière résistante et présentée de telle manière que toute modification soit aisément discernable.

2. La pièce d'identité des gens de mer indiquera le nom et le titre de l'autorité qui l'a délivrée, la date et le lieu de délivrance et contiendra une déclaration établissant que ce document est une pièce d'identité des gens de mer aux fins de la présente convention.

3. La pièce d'identité des gens de mer contiendra les renseignements ci-après ayant trait au titulaire:

- a. Nom en entier (prénoms et nom de famille s'il y a lieu);
- b. Date et lieu de naissance;
- c. Nationalité;
- d. Signalement;
- e. Photographie;
- f. Signature du titulaire ou, si ce dernier est incapable de signer, une empreinte du pouce.

4. Si un Membre délivre une pièce d'identité des gens de mer à un marin étranger, il ne sera pas tenu d'y faire figurer une déclaration quel-

conque concernant la nationalité dudit marin. Par ailleurs, une telle déclaration ne constituera pas une preuve concluante de sa nationalité.

5. Toute limitation de la durée de la validité d'une pièce d'identité des gens de mer sera clairement indiquée sur le document.

6. Sous réserve des dispositions contenues aux paragraphes précédents, la forme et la teneur exactes de la pièce d'identité des gens de mer seront arrêtées par le Membre qui la délivre, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

7. La législation nationale pourra prescrire l'inscription de renseignements complémentaires dans la pièce d'identité des gens de mer.

Article 5

1. Tout marin qui est porteur d'une pièce d'identité des gens de mer valable délivrée par l'autorité compétente d'un territoire pour lequel la présente convention est en vigueur, sera réadmis dans ledit territoire.

2. L'intéressé devra également être réadmis dans le territoire visé au paragraphe précédent durant une période d'une année au moins après la date d'expiration éventuelle de la validité de la pièce d'identité des gens de mer dont il est titulaire.

Article 6

1. Tout Membre autorisera l'entrée d'un territoire pour lequel la présente convention est en vigueur, à tout marin en possession d'une pièce d'identité des gens de mer valable, lorsque cette entrée est sollicitée pour une permission à terre de durée temporaire pendant l'escale du navire.

2. Si la pièce d'identité des gens de mer contient des espaces libres pour les inscriptions appropriées, tout Membre devra également permettre l'entrée d'un territoire pour lequel la présente convention est en vigueur, à tout marin en possession d'une pièce d'identité des gens de mer valable, lorsque l'entrée est sollicitée par l'intéressé:

- a. Pour embarquer à bord de son navire ou être transféré sur un autre navire;
- b. Pour passer en transit afin de rejoindre son navire dans un autre pays ou afin d'être rapatrié;
- c. Pour toute autre fin approuvée par les autorités du Membre intéressé.

3. Avant d'autoriser l'entrée sur son territoire pour l'un des motifs énumérés au paragraphe précédent, tout Membre pourra exiger une preuve satisfaisante, y compris une pièce écrite, de la part du marin, de l'armateur ou de l'agent intéressé, ou du consul intéressé, de l'intention du marin et du fait qu'il sera à même de mettre son projet à exécution. Le Membre pourra également limiter la durée du séjour du marin à une période considérée comme raisonnable eu égard au but du séjour.

4. Le présent article ne devrait en rien être interprété comme restreignant le droit d'un Membre d'empêcher un individu quelconque d'entrer ou de séjourner sur son territoire.

Article 7

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

Article 8

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

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

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

Article 9

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

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

Article 10

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

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

Article 11

Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général des Nations Unies, aux fins d'enregistrement,

conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, des renseignements complets au sujet de toutes ratifications et de tous actes de dénonciation qu'il aura enregistrés conformément aux articles précédents.

Article 12

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

Article 13

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

- a. La ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit, nonobstant l'article 9 ci-dessus, dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur;
- b. A partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des Membres.

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

Article 14

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

Convention (n° 109) concernant les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée en 1958)

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail, convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 29 avril 1958, en sa quarante et unième session, après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la révision générale de la convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949, question qui constitue le deuxième point à l'ordre du jour de la session,

Considérant que ces propositions devraient prendre la forme d'une convention internationale,

adopte, ce quatorzième jour de mai mil neuf cent cinquante-huit, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958:

PARTIE I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1

Rien dans la présente convention ne porte atteinte aux dispositions concernant les salaires, la durée du travail à bord des navires ou les effectifs prévues par loi, sentence, coutume ou accord passé entre armateurs et gens de mer, qui assurent aux gens de mer des conditions plus favorables que celles prévues par ladite convention.

Article 2

1. La présente convention s'applique à tout navire, de propriété publique ou privée, qui est:

- a. A propulsion mécanique;
- b. Immatriculé dans un territoire pour lequel la présente convention est en vigueur;
- c. Affecté pour des fins commerciales au transport de marchandises ou de passagers;
- d. Affecté à un voyage en mer.

2. La présente convention ne s'applique pas:

- a. Aux bateaux d'une jauge brute enregistrée inférieure à 500 tonneaux;
- b. Aux bateaux en bois de construction primitive, tels que des dhows ou des jonques;
- c. Aux navires affectés à la pêche ou à des opérations qui s'y rattachent directement;
- d. Aux embarcations naviguant dans les eaux d'un estuaire.

Article 3

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. Du capitaine;
- b. Du pilote qui n'est pas membre de l'équipage;
- c. Du médecin;

- d.* Du personnel infirmier ou hospitalier exclusivement employé à des travaux d'infirmierie;
- e.* De l'aumônier;
- f.* Des personnes remplissant exclusivement des fonctions éducatives;
- g.* Des musiciens;
- h.* Des personnes dont le service concerne la cargaison à bord;
- i.* Des personnes travaillant exclusivement pour leur propre compte ou rémunérées exclusivement à la part;
- j.* Des personnes non rémunérées pour leurs services ou rémunérées uniquement par un salaire ou traitement nominal;
- k.* Des personnes employées à bord par un employeur autre que l'armateur, à l'exception de celles au service d'une entreprise de radiotélégraphie;
- l.* Des dockers itinérants qui ne sont pas membres de l'équipage;
- m.* Des personnes à bord, soit de navires affectés à la chasse à la baleine, soit d'usines flottantes, soit de navires affectés aux transports y relatifs, ou employées à un autre titre pour les fins de la chasse à la baleine ou d'opérations similaires, dans les conditions régies par la législation nationale ou les dispositions d'une convention collective spéciale pour baleiniers ou d'une convention analogue conclue par une organisation de gens de mer et déterminant la durée du travail ainsi que les autres conditions de service;
- n.* Des personnes qui ne sont pas membres de l'équipage (qu'elles soient ou non sur le rôle) mais qui sont employées pendant que le navire est au port à des travaux de réparation, nettoyage, chargement ou déchargement de navires ou à des travaux similaires ou à des fonctions de relève, d'entretien, de surveillance ou de garde.

Article 4

Dans la présente convention:

- a.* Le terme «officier» désigne toute personne, à l'exception des capitaines, qui est portée comme officier sur le rôle de l'équipage ou qui remplit une fonction que la législation nationale, une convention collective ou la coutume reconnaissent comme étant de la compétence d'un officier;
- b.* Le terme «personnel subalterne» désigne tous les membres de l'équipage autres que les capitaines et les officiers et comprend les matelots munis d'un certificat;

- c. Le terme « matelot qualifié » désigne toute personne qui, en conformité de la législation nationale, ou, en l'absence d'une telle législation, par convention collective, est censée posséder la compétence professionnelle nécessaire pour remplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un membre du personnel subalterne affecté au service du pont autre que celle d'un membre du personnel subalterne dirigeant ou spécialisé;
- d. Le terme « salaire ou solde de base » désigne la rémunération en espèces d'un officier ou d'un membre du personnel subalterne, à l'exclusion du coût de la nourriture, de la rémunération du travail supplémentaire, des primes ou autres allocations en espèces ou en nature.

Article 5

1. Tout Membre qui ratifie la présente convention peut, par une déclaration annexée à sa ratification, exclure de celle-ci la partie II de la convention.

2. Sous réserve des termes d'une telle déclaration, les dispositions de la partie II de la convention auront le même effet que les autres dispositions de la convention.

3. Tout Membre qui fait une telle déclaration fournira également des informations indiquant le salaire ou la solde de base, pour un mois civil de service, d'un matelot qualifié employé à bord d'un navire auquel la convention s'applique.

4. Tout Membre qui fait une telle déclaration peut ultérieurement, par une nouvelle déclaration, notifier au Directeur général qu'il accepte la partie II; à partir de la date d'enregistrement par le Directeur général d'une telle notification, les dispositions de la partie II deviendront applicables au Membre en question.

5. Tant qu'une déclaration faite conformément aux termes du paragraphe 1 du présent article demeure en vigueur en ce qui concerne la partie II, le Membre peut déclarer qu'il a l'intention d'accepter cette partie comme ayant la valeur d'une recommandation.

PARTIE II. SALAIRES

Article 6

1. Le salaire ou la solde de base, pour un mois civil de service, d'un matelot qualifié employé à bord d'un navire auquel s'applique la présente convention ne pourront pas être inférieurs à seize livres, en monnaie du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, ou à soixante-quatre dollars, en monnaie des États-Unis d'Amérique, ou à une somme équivalente, en monnaie d'un autre pays.

2. En ce qui concerne tout changement de la valeur au pair de la livre ou du dollar qui a été notifié au Fonds monétaire international depuis le 29 juin 1946, ou dans le cas de tout changement ultérieur de cette nature qui serait notifié après l'adoption de la présente convention :

- a. Le salaire minimum de base prescrit dans le paragraphe 1 du présent article en fonction de la monnaie pour laquelle une telle notification a été faite sera ajusté de manière à maintenir l'équivalence avec l'autre monnaie;
- b. L'ajustement sera notifié par le Directeur général du Bureau international du Travail aux Membres de l'Organisation internationale du Travail;
- c. Le salaire minimum de base ainsi ajusté sera obligatoire pour les Membres qui ont ratifié la convention de la même manière que le salaire prescrit dans le paragraphe 1 du présent article, et prendra effet pour chacun de ces Membres au plus tard au début du deuxième mois civil suivant le mois au cours duquel le Directeur général communique le changement aux Membres.

Article 7

1. Dans le cas de navires où sont employés des groupes de personnel subalterne nécessitant l'embarquement d'un effectif plus important que celui qui eût été utilisé autrement, le salaire ou la solde de base minimum d'un matelot qualifié seront ajustés de façon qu'ils correspondent au salaire ou à la solde de base minimum tels qu'ils sont fixés à l'article précédent.

2. Cette équivalence sera établie conformément au principe «à travail égal, salaire égal» et il sera tenu dûment compte :

- a. Du nombre supplémentaire de membres du personnel subalterne de ces groupes qui sont employés;
- b. De l'augmentation ou de la diminution des charges de l'armateur du fait de l'emploi de ces groupes de personnes.

3. Le salaire correspondant sera fixé par la voie de conventions collectives passées entre les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés ou, en l'absence de telles conventions collectives et sous réserve de la ratification de la présente convention par les deux pays intéressés, par l'autorité compétente du territoire du groupe des gens de mer dont il s'agit.

Article 8

Au cas où la nourriture ne serait pas fournie gratuitement, le salaire ou la solde de base minimum seront majorés d'une somme qui sera fixée par convention collective passée entre les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés ou, à défaut, par l'autorité compétente.

Article 9

1. Le taux à utiliser pour déterminer l'équivalent, en une autre monnaie, du salaire ou de la solde de base prévus à l'article 6 sera le rapport entre la valeur au pair de cette monnaie et la valeur au pair de la livre du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ou du dollar des Etats-Unis d'Amérique.

2. Dans le cas de la monnaie d'un Membre de l'Organisation internationale du Travail qui est membre du Fonds monétaire international, la valeur au pair sera la valeur couramment en vigueur en vertu du statut du Fonds monétaire international.

3. Dans le cas de la monnaie d'un Membre de l'Organisation internationale du Travail qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, la valeur au pair sera le taux officiel de change, en fonction de l'or ou du dollar des Etats-Unis d'Amérique ayant le poids et le titre en vigueur au 1^{er} juillet 1944, et couramment utilisé pour les paiements et transferts dans les transactions internationales courantes.

4. Dans le cas d'une monnaie à laquelle ne sont pas applicables les dispositions de l'un ou l'autre des deux paragraphes précédents:

- a. Le taux à adopter aux fins du présent article sera fixé par le Membre de l'Organisation internationale du Travail intéressé;
- b. Le Membre intéressé communiquera sa décision au Directeur général du Bureau international du Travail, qui en informera immédiatement les autres Membres ayant ratifié la présente convention;
- c. Au cours d'une période de six mois à partir de la date à laquelle cette information sera communiquée par le Directeur général, tout autre Membre ayant ratifié la convention pourra informer le Directeur général du Bureau international du Travail qu'il formule des objections contre cette décision; dans ce cas, le Directeur général en informera le Membre intéressé et les autres Membres ayant ratifié la convention et il soumettra la question au comité prévu à l'article 22;
- d. Les présentes dispositions s'appliqueront dans l'éventualité d'un changement de la décision du Membre intéressé.

5. Toute modification au salaire ou à la solde de base résultant d'un changement du taux utilisé pour déterminer l'équivalent dans une autre monnaie prendra effet, au plus tard, au début du deuxième mois civil suivant le mois au cours duquel est entré en vigueur le changement apporté au rapport entre les valeurs au pair des monnaies en question.

Article 10

Tout Membre devra prendre les mesures nécessaires:

- a. Pour assurer, au moyen d'un système de contrôle et de sanctions, que les rémunérations versées ne sont pas inférieures aux taux fixés par la présente convention;

- b. Pour assurer que toute personne qui a été rémunérée à un taux inférieur au taux conforme aux dispositions de la présente convention puisse recouvrer, par une procédure expéditive et peu onéreuse, soit par voie judiciaire, soit par toute autre voie légale, le montant de la somme qui lui reste due.

PARTIE III. DURÉE DU TRAVAIL A BORD DES NAVIRES

Article 11

Cette partie de la présente convention ne s'applique pas:

- a. Au second capitaine ou au chef mécanicien;
- b. Au commissaire;
- c. A tout autre officier chef de service qui ne prend pas le quart;
- d. A toute personne employée aux écritures ou appartenant au service général qui:
- (i) soit sert dans un grade supérieur défini par une convention collective passée entre les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées;
 - (ii) soit travaille principalement pour son propre compte;
 - (iii) soit est rémunérée uniquement à la commission ou principalement à la part.

Article 12

Dans cette partie de la présente convention:

- a. Le terme «navire affecté à la petite navigation» désigne tout navire exclusivement affecté à des voyages au cours desquels il n'est pas plus éloigné des pays d'où il part que les ports rapprochés des pays avoisinants, dans des limites géographiques qui:
- (i) sont nettement définies par la législation nationale ou par une convention collective passée entre les organisations d'armateurs et de gens de mer;
 - (ii) sont uniformes, en ce qui concerne l'application de toutes les dispositions de cette partie de la présente convention;
 - (iii) ont été notifiées par le Membre intéressé, au moment de l'enregistrement de sa ratification, par une déclaration annexée à ladite ratification;
 - (iv) ont été fixées après consultation avec les autres Membres intéressés;
- b. Le terme «navire affecté à la grande navigation» désigne tout navire autre qu'un navire affecté à la petite navigation;
- c. Le terme «navire à passagers» désigne tout navire ayant une licence lui permettant de transporter plus de douze passagers;

- d. Le terme «durée du travail» désigne le temps pendant lequel un membre de l'équipage est tenu, en vertu de l'ordre d'un supérieur, d'effectuer un travail pour le navire ou pour l'armateur.

Article 13

1. Le présent article s'applique aux officiers et aux membres du personnel subalterne employés aux services du pont, de la machine et de la radiotélégraphie à bord d'un navire affecté à la petite navigation.

2. La durée normale du travail d'un officier ou d'un membre du personnel subalterne ne doit pas excéder:

a. Lorsque le navire est en mer, vingt-quatre heures pour toute période de deux jours consécutifs;

b. Lorsque le navire est au port:

(i) le jour de repos hebdomadaire: le temps nécessaire à l'exécution des travaux courants ou de propreté, à concurrence de deux heures;

(ii) les autres jours: huit heures, à moins qu'une convention collective ne prévoiè une durée de travail inférieure;

c. Cent douze heures pour toute période de deux semaines consécutives.

3. Toute heure de travail effectuée en dépassement des limites prévues aux alinéas a et b du paragraphe 2 sera considérée comme heure supplémentaire, pour laquelle l'intéressé aura droit à une compensation conformément aux dispositions de l'article 18 de la présente convention.

4. Si le nombre total d'heures de travail effectuées dans une période de deux semaines consécutives, à l'exclusion des heures considérées comme heures supplémentaires, dépasse cent douze, l'officier ou le marin intéressé aura droit à une compensation sous forme d'une exemption de service et de présence accordée dans un port, ou sous toute autre forme selon ce qui sera déterminé par convention collective passée entre les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

5. La législation nationale ou les conventions collectives détermineront les cas dans lesquels un navire doit être considéré comme étant en mer et les cas dans lesquels il doit être considéré comme étant au port aux fins du présent article.

Article 14

1. Le présent article s'applique aux officiers et aux membres du personnel subalterne employés aux services du pont, de la machine et de la radiotélégraphie à bord d'un navire affecté à la grande navigation.

2. Lorsque le navire est en mer et les jours d'arrivée et de départ, la durée normale du travail d'un officier ou d'un membre du personnel subalterne ne doit pas excéder huit heures par jour.

3. Lorsque le navire est au port, la durée normale du travail d'un officier ou d'un membre du personnel subalterne ne doit pas excéder:

- a. Le jour du repos hebdomadaire: le temps nécessaire à l'exécution des travaux courants ou de propreté, à concurrence de deux heures;
- b. Les autres jours: huit heures, à moins qu'une convention collective ne prévoise une durée de travail inférieure.

4. Toute heure de travail effectuée en dépassement des limites journalières prévues aux paragraphes précédents sera considérée comme heure supplémentaire, pour laquelle l'intéressé aura droit à une compensation conformément aux dispositions de l'article 18 de la présente convention.

5. Si le nombre total d'heures de travail effectuées, à l'exclusion des heures considérées comme heures supplémentaires, dépasse quarante-huit au cours d'une période d'une semaine, l'intéressé aura droit à une compensation sous forme de périodes d'exemption de service et de présence accordée dans un port, ou sous toute autre forme, selon ce qui sera déterminé par convention collective passée entre les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

6. La législation nationale et les conventions collectives détermineront les cas dans lesquels un navire doit être considéré comme étant en mer et les cas dans lesquels il doit être considéré comme étant au port aux fins du présent article.

Article 15

1. Le présent article s'applique aux agents du service général.

2. Dans le cas d'un navire à passagers, la durée normale du travail ne doit pas excéder:

- a. Lorsque le navire est en mer, et les jours d'arrivée et de départ: dix heures au cours d'une période de quatorze heures;
- b. Lorsque le navire est au port:
 - (i) lorsque des passagers sont à bord: dix heures au cours d'une période de quatorze heures;
 - (ii) dans les autres cas:
 - le jour précédant le jour du repos hebdomadaire: cinq heures;
 - le jour du repos hebdomadaire: cinq heures pour les personnes employées à la cuisine et au service de table, et, pour les autres personnes, le temps nécessaire à l'exécution des travaux courants ou de propreté, à concurrence de deux heures au maximum;
 - les autres jours: huit heures.

3. Dans le cas d'un navire autre qu'un navire à passagers, la durée normale du travail ne doit pas excéder:

- a. Lorsque le navire est en mer et les jours d'arrivée et de départ: neuf heures au cours d'une période de treize heures;
- b. Lorsque le navire est au port:
 - le jour du repos hebdomadaire: cinq heures;
 - le jour précédant le jour du repos hebdomadaire: six heures;
 - les autres jours: huit heures au cours d'une période de douze heures.

4. Si le nombre total d'heures de travail effectuées dépasse cent douze au cours d'une période de deux semaines consécutives, l'intéressé aura droit à une compensation sous forme de périodes d'exemption de service et de présence accordée dans un port, ou sous toute autre forme, selon ce qui sera déterminé par convention collective passée entre les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

5. La législation nationale ou les conventions collectives passées entre les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées pourront prévoir des modalités particulières pour la réglementation de la durée du travail des veilleurs de nuit.

Article 16

1. Le présent article s'applique aux officiers et membres du personnel subalterne employés à bord de navires de commerce affectés à la petite ou à la grande navigation.

2. L'exemption de service et de présence accordée dans un port doit faire l'objet de négociations entre les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, étant entendu que les officiers et le personnel subalterne bénéficieront au port de l'exemption la plus large qui soit réalisable et que cette exemption ne sera pas comptée comme congé.

Article 17

1. L'autorité compétente peut exempter de l'application de la présente partie de la convention tous officiers qui n'en sont pas déjà exclus en vertu de l'article 11, sous réserve des conditions suivantes:

- a. Les officiers doivent avoir droit en vertu de conventions collectives à des conditions d'emploi dont l'autorité compétente certifie qu'elles constituent une pleine compensation pour la non-application de cette partie de la convention;
- b. La convention collective doit avoir été conclue à l'origine avant le 30 juin 1946 et la convention être encore en vigueur, soit directement, soit par voie de renouvellement.

2. Tout Membre qui invoque les dispositions du paragraphe 1 soumettra au Directeur général du Bureau international du Travail des renseignements complets sur toute convention collective de cet ordre et le Directeur général soumettra un résumé des informations qu'il aura reçues au comité mentionné à l'article 22.

3. Ledit comité examinera si les conventions collectives au sujet desquelles il sera saisi d'un rapport prévoient des conditions d'emploi qui constituent une pleine compensation pour la non-application de cette partie de la convention. Tout Membre qui aura ratifié la convention s'engage à tenir compte de toute observation ou suggestion faite par le comité concernant de telles conventions collectives; il s'engage, en outre, à porter ces observations ou suggestions à la connaissance des organisations d'armateurs ou d'officiers parties à de telles conventions collectives.

Article 18

1. Le taux ou les taux de compensation pour les heures supplémentaires seront prescrits par la législation nationale ou déterminés par convention collective, mais dans tous les cas le taux horaire de paiement des heures supplémentaires comportera une majoration d'au moins vingt-cinq pour cent par rapport au taux horaire du salaire ou de la solde de base.

2. Les conventions collectives pourront prévoir au lieu d'un paiement en espèces une compensation qui consistera en une exemption correspondante de service et de présence à bord ou en une compensation de toute autre forme.

Article 19

1. Le recours continu aux heures supplémentaires sera évité dans toute la mesure du possible.

2. Le temps nécessaire à l'exécution des travaux suivants ne sera pas compris dans la durée normale du travail ni considéré comme heures supplémentaires, aux fins de cette partie de la présente convention:

- a. Les travaux que le capitaine estime nécessaires et urgents en vue de sauvegarder la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées;
- b. Les travaux requis par le capitaine en vue de porter secours à d'autres navires ou à d'autres personnes en détresse;
- c. Les appels, exercices d'incendie ou d'embarcations et exercices similaires du genre de ceux que prescrira la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer en vigueur à l'époque;
- d. Les travaux supplémentaires requis par des formalités douanières, la quarantaine ou d'autres formalités sanitaires;

e. Les travaux normaux et indispensables auxquels doivent procéder les officiers pour la détermination de la position du navire et pour les observations météorologiques;

f. Le temps supplémentaire qu'exige la relève normale des quarts.

3. Rien dans la présente convention ne sera interprété comme affaiblissant le droit et l'obligation du capitaine d'un navire d'exiger des travaux qui lui paraissent nécessaires à la sécurité et à la bonne marche du navire, ni l'obligation d'un officier ou d'un membre du personnel de procéder à de tels travaux.

Article 20

1. Aucun membre du personnel âgé de moins de seize ans ne peut travailler de nuit.

2. Aux fins du présent article, le terme «nuit» signifie au moins neuf heures consécutives comprises dans une période commençant avant minuit et finissant après minuit et qui sera déterminée par la législation nationale ou par conventions collectives.

PARTIE IV. EFFECTIFS

Article 21

1. Tout navire auquel s'applique la présente convention doit avoir à bord un équipage suffisant en nombre et qualité pour:

a. Assurer la sécurité de la vie humaine en mer;

b. Donner effet aux dispositions de la partie III de la présente convention;

c. Eviter tout surmenage de l'équipage et supprimer ou restreindre autant que possible les heures supplémentaires.

2. Tout Membre s'engage à instituer, ou à s'assurer qu'il existe dans son territoire un mécanisme efficace pour instruire ou régler toute plainte ou tout conflit relatif aux effectifs d'un navire.

3. Des représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer participeront, avec ou sans le concours d'autres personnes ou autorités, au fonctionnement de ce mécanisme.

PARTIE V. APPLICATION DE LA CONVENTION

Article 22

1. Effet peut être donné à la présente convention au moyen: a. de la législation; b. de conventions collectives passées entre armateurs et gens de mer (sauf en ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article 21); c. d'une combinaison de la législation et des conventions collectives passées entre

armateurs et gens de mer. Sauf disposition contraire de la présente convention, celle-ci s'appliquera à tout navire immatriculé dans le territoire d'un Membre qui aura ratifié la convention et à toute personne employée à bord du navire.

2. Lorsqu'il sera donné effet à toute disposition de la présente convention au moyen d'une convention collective, conformément au paragraphe 1 du présent article, le Membre, nonobstant les dispositions prévues à l'article 10 de la présente convention, ne sera pas tenu de prendre des mesures conformément à l'article 10 de la présente convention en ce qui concerne les dispositions de la convention qui auront été mises en vigueur par convention collective.

3. Tout Membre qui aura ratifié la convention fournira au Directeur général du Bureau international du Travail des informations sur les mesures en vertu desquelles la convention est appliquée, et notamment des précisions sur toutes conventions collectives en vigueur qui font porter effet à telle ou telle disposition de la convention.

4. Tout Membre qui aura ratifié la convention s'engage à participer, au moyen d'une délégation tripartite, à tout comité représentant les gouvernements, les organisations d'armateurs et de gens de mer, et auquel des représentants de la Commission paritaire maritime du Bureau international du Travail assistent à titre consultatif, qui serait institué aux fins d'examiner les mesures prises pour donner effet à la convention.

5. Le Directeur général soumettra audit comité un résumé des informations qu'il aura reçues en exécution du paragraphe 3 ci-dessus.

6. Le comité examinera si les conventions collectives, au sujet desquelles il sera saisi d'un rapport, font porter pleinement effet aux dispositions de la convention. Tout Membre qui aura ratifié la présente convention s'engage à tenir compte de toute observation ou suggestion concernant l'application de la convention faite par le comité; il s'engage, en outre, à porter à la connaissance des organisations d'armateurs et de gens de mer parties à une convention collective visée au paragraphe 1 toute observation ou suggestion du comité susmentionné quant à l'efficacité de cette convention collective pour donner effet aux dispositions de la convention.

Article 23

1. Tout Membre qui ratifie la présente convention s'engage à en appliquer les dispositions aux navires immatriculés dans son territoire et, sauf dans les cas de mise à exécution au moyen de conventions collectives, à instituer une législation qui:

- a. Déterminera les responsabilités respectives de l'armateur et du capitaine à l'égard de la convention;

- b. Prescrira des sanctions appropriées pour toute violation des dispositions de la convention;
 - c. Établira en vue de l'application de la partie IV de la présente convention un système de contrôle officiel approprié;
 - d. Exigera, pour l'application de la partie III de la présente convention, le relevé, d'une part, des heures de travail effectuées, d'autre part, des compensations accordées pour les heures supplémentaires et de dépassement;
 - e. Assurera aux gens de mer les mêmes moyens de recouvrement des rémunérations qui leur sont dues en compensation des heures supplémentaires et de dépassement que ceux dont ils disposent déjà pour le recouvrement des autres arrérages de salaires.
2. Les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées seront, dans toute la mesure du possible, consultées pour l'élaboration de toute mesure d'ordre législatif ou réglementaire tendant à faire porter effet aux dispositions de la présente convention.

Article 24

En vue d'établir une assistance réciproque pour l'application de la présente convention, chacun des Membres qui l'aura ratifiée s'engage à prescrire à l'autorité compétente dans tout port situé sur son territoire de signaler à l'autorité consulaire ou à toute autre autorité qualifiée d'un autre Membre ayant ratifié, tout cas, venu à sa connaissance, de non-observation des dispositions de ladite convention à bord d'un navire immatriculé dans le territoire de cet autre Membre.

PARTIE VI. DISPOSITIONS FINALES

Article 25

1. La présente convention revise les conventions de 1946 et de 1949 sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs.
2. Aux fins de l'article 28 de la convention sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936, la présente convention doit également être considérée comme une convention revisant la susdite convention.

Article 26

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

Article 27

1. La présente convention ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont les ratifications auront été enregistrées par le Directeur général.

2. Son entrée en vigueur initiale aura lieu six mois après la date à laquelle les conditions suivantes auront été remplies :

- a. Les ratifications de neuf des Membres suivants ont été enregistrées : République fédérale d'Allemagne, Argentine, Australie, Belgique, Brésil, Canada, Chili, Chine, Danemark, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Finlande, France, Grèce, Inde, Irlande, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Turquie, Union des républiques soviétiques socialistes, Yougoslavie ;
- b. Au moins cinq des Membres dont les ratifications ont été enregistrées possèdent chacun, à la date de leur enregistrement, une flotte marchande dont le tonnage brut sera égal ou supérieur à un million de tonneaux enregistrés ;
- c. L'ensemble du tonnage de la flotte marchande que posséderont, au moment de l'enregistrement, les Membres dont les ratifications ont été enregistrées est égal ou supérieur à quinze millions de tonneaux de jauge brute enregistrés.

3. Les dispositions qui précèdent ont été adoptées en vue de faciliter, encourager et hâter la ratification de la présente convention par les Etats Membres.

4. Après son entrée en vigueur initiale, la présente convention entrera en vigueur pour chaque Membre six mois après la date à laquelle sa ratification aura été enregistrée.

Article 28

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

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

Article 29

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

2. En notifiant aux Membres de l'Organisation l'enregistrement de la dernière ratification nécessaire à l'entrée en vigueur de la convention, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

Article 30

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

Article 31

A l'expiration de chaque période de dix années à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail devra présenter à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et décidera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision totale ou partielle.

Article 32

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

- a. La ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit, nonobstant l'article 28 ci-dessus, dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur;
- b. A partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des Membres.

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

Article 33

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

Recommandation (n° 109) concernant les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail, convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 29 avril 1958, en sa quarante et unième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la révision générale de la convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949, question qui constitue le deuxième point à l'ordre du jour de la session,

Ayant adopté la convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958,

Reconnaissant la nécessité d'un autre instrument également destiné à encourager les Membres à améliorer les conditions d'emploi des gens de mer,

adopte, ce quatorzième jour de mai mil neuf cent cinquante-huit, la recommandation ci-après, qui sera dénommée Recommandation sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1958.

CHAMP D'APPLICATION

1. La présente recommandation s'applique aux gens de mer, à l'exception des capitaines, embarqués à bord des navires de mer à propulsion mécanique naviguant à des fins commerciales, mais à l'exclusion des embarcations naviguant dans les eaux d'un estuaire, des bateaux de pêche et des bateaux de construction primitive.

SALAIRES

2. Le salaire ou la solde de base, pour un mois civil de service, d'un matelot qualifié employé à bord d'un navire auquel s'applique la présente recommandation ne devrait pas être inférieur à l'équivalent, soit de vingt-cinq livres en monnaie du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, soit de soixante-dix dollars en monnaie des Etats-Unis d'Amérique, le montant à retenir étant celui qui, suivant le moment, sera le plus élevé. Toutefois, lors de la fixation des salaires minima dans le cas des navires où sont employés des groupes de personnel subalterne nécessitant l'embarquement d'un effectif plus important que celui qui eût été utilisé autrement et compte tenu du principe «à travail égal, salaire égal», des facteurs particuliers tels que le personnel employé en surnombre et les différences de charges d'équipage supportées par l'armateur du fait de l'embarquement dudit personnel, peuvent être pris en considération.

3. A l'exception du cas où il est donné effet au paragraphe précédent par voie de conventions collectives entre les organisations représentatives d'armateurs ou de gens de mer, chaque Membre devrait :

- a. Assurer, au moyen d'un système de contrôle et de sanctions, que les rémunérations versées ne soient pas inférieures aux taux fixés au paragraphe précédent;
- b. Assurer que toute personne qui a été rémunérée à un taux inférieur au taux prévu au paragraphe précédent puisse recouvrer, par une procédure expéditive et peu onéreuse, soit par voie judiciaire, soit par toute autre voie légale, le montant de la somme qui lui reste due.

DURÉE DU TRAVAIL

4. A la mer et au port, la durée normale du travail devrait être de huit heures par jour pour tous les services. En ce qui concerne la durée du travail au port le jour du repos hebdomadaire et le jour qui précède, des dispositions particulières devraient être prévues par la législation nationale ou par voie de convention collective.

5. Lorsque le navire est en mer le jour du repos hebdomadaire, les gens de mer devraient recevoir une compensation déterminée par voie de convention collective ou par la législation nationale.

6. Dans le cas des navires de faible tonnage et des navires affectés à la petite navigation, des conventions collectives ou la législation nationale pourront prévoir une moyenne de huit heures de travail par jour.

7. Le taux ou les taux de rémunération pour les heures supplémentaires devraient être fixés par la législation nationale ou par convention collective, mais dans tous les cas, le taux horaire de paiement des heures supplémentaires devrait comporter une majoration d'au moins vingt-cinq pour cent par rapport au taux horaire du salaire ou de la solde de base. La législation nationale ou les conventions collectives peuvent prévoir, au lieu d'un paiement en espèces, une compensation consistant en une exemption correspondante de service et de présence à bord ou en une compensation de toute autre forme.

8. La législation nationale ou les conventions collectives devraient déterminer les travaux qui ne devraient être considérés comme effectués ni en heures normales ni en heures supplémentaires aux fins de la présente recommandation.

9. Les conventions collectives peuvent prévoir, en raison de situations particulières, des régimes spéciaux comportant une compensation adéquate au lieu d'un paiement direct des heures supplémentaires.

EFFECTIFS

10. L'équipage devrait comprendre un nombre d'officiers et de marins suffisant pour éviter un recours excessif aux heures supplémentaires et satisfaire aux exigences de la sauvegarde de la vie humaine en mer.

11. Chaque Membre devrait instituer ou s'assurer qu'il existe un mécanisme efficace pour instruire ou régler toute plainte ou tout conflit relatif à l'effectif d'un navire.

12. Des représentants des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer devraient participer, avec ou sans le concours d'autres personnes ou autorités, au fonctionnement de ce mécanisme.

DISPOSITION GÉNÉRALE

13. Rien dans la présente recommandation ne porte atteinte aux dispositions concernant les salaires, la durée du travail à bord des navires ou les effectifs prévus par loi, sentence, coutume, ou accord passé entre armateurs et gens de mer, qui assurent aux gens de mer des conditions plus favorables que celles prévues par ladite recommandation.

Recommandation (n° 105) concernant le contenu des pharmacies de bord des navires

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail, convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 29 avril 1958, en sa quarante et unième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions concernant les pharmacies à bord des navires, question qui est comprise dans le cinquième point à l'ordre du jour de la session,

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une recommandation,

adopte, ce treizième jour de mai mil neuf cent cinquante-huit, la recommandation ci-après, qui sera dénommée Recommandation sur les pharmacies de bord, 1958:

La Conférence recommande aux Membres d'appliquer les dispositions suivantes:

1. (1) Tout navire affecté à la navigation maritime devrait être tenu d'avoir une pharmacie de bord, dont le contenu serait précisé par l'autorité compétente, compte tenu de facteurs tels que le nombre des personnes à

bord, ainsi que la nature et la durée du voyage. Des dispositions spéciales devraient être prises pour assurer la garde par le capitaine, ou par tout autre officier responsable, des médicaments dont l'usage est réglementé.

(2) Les règlements concernant le contenu minimum des pharmacies de bord devraient s'appliquer indépendamment de la présence d'un médecin de bord.

2. (1) En établissant ou en revisant les règlements concernant le contenu des divers types de pharmacie de bord, l'autorité compétente devrait prendre en considération la liste minimum de médicaments et de matériel médical annexée à la présente recommandation.

(2) Ces règlements devraient être soumis à une révision périodique à la lumière des nouvelles découvertes médicales, des progrès et des traitements approuvés, conformément à toute proposition en vue d'une telle révision sur laquelle l'Organisation internationale du Travail et l'Organisation mondiale de la santé se seraient mises d'accord.

3. Toutes les pharmacies de bord devraient contenir un livret d'instructions médicales approuvé par l'autorité compétente et donnant toutes explications sur l'usage du contenu de la pharmacie de bord. Le livret d'instructions devrait être assez détaillé pour permettre à d'autres personnes qu'un médecin de bord de donner des soins aux malades ou blessés se trouvant à bord, avec ou sans consultation médicale supplémentaire par radio.

4. Les règlements devraient prévoir les mesures nécessaires au maintien et à l'entretien des pharmacies de bord et de leur contenu, ainsi que des inspections régulières de ces pharmacies, à des intervalles n'excédant normalement pas douze mois, par des personnes agréées par l'autorité compétente.

ANNEXE

Liste minimum de médicaments et de matériel médical (1)

A. Médicaments correspondant aux préparations suivantes décrites dans

la Pharmacopée internationale

a. Dans le volume I:

- * Sérum antidiphthérique.
- * Sérum antitétanique (petites quantités).
- Soluté éthanolique d'iode.
- Teinture d'opium (et/ou un équivalent).

b. Dans le volume II:

- * Soluté injectable d'adrénaline.
- * Soluté injectable de sulfate d'atropine.
- Soluté injectable de morphine.

(1) Il est recommandé que les médicaments injectables figurant dans la liste, tels que l'adrénaline, soient fournis si possible dans des récipients contenant une seule unité de prise.

* Facultatif.

- * Soluté injectable de nicéthamide.
- * Soluté injectable de chlorhydrate de procaine.
Comprimés d'acide acétylsalicylique.
- * Comprimés d'acide ascorbique.
- * Comprimés de sulfate d'amphétamine.
Comprimés de phosphate de codéine (et/ou un équivalent).
- * Comprimés de chlorhydrate d'éphédrine.
- * Comprimés de trinitroglycérine (trinitrine).
- * Comprimés de chlorure mercurieux (calomel).
Comprimés de chlorhydrate de proguanil (et/ou un autre antipaludique).
- * Comprimés de succinylsulfathiazol (ou un équivalent).
Comprimés de sulfadiazine (ou un équivalent).
- * Teinture de belladone.
Eau distillée pour soluté injectable.

B. Autres médicaments

a. Préparations pour l'usage externe :

- Un antiseptique pour les blessures.
- Un désinfectant.
- Un insecticide.
- Un liniment.
- Une lotion pour les dermatoses aiguës.
- Une pommade pour les hémorroïdes.
- Une préparation pour épidermophyties, par exemple, à base d'acide benzoïque et d'acide salicylique.
- Une préparation pour les inflammations chroniques de la peau, par exemple, une pommade à base d'oxyde de zinc.
- Une préparation pour les brûlures.
- Une solution de benzoate de benzyle pour la gale.
- * Une boîte de préservatifs antivénéériens.

b. Préparations ophtalmiques :

- Un anesthésique.
- Un antiseptique.
- * Pommade à l'oxyde jaune de mercure.

c. Une préparation contre les maux de dents.

d. Préparations pour l'usage interne :

- Comprimés de dérivés de l'acide barbiturique : (i) à effet rapide, comme hypnotiques ; (ii) à effet prolongé, comme sédatifs.
- Comprimés de bromhydrate d'hyoscine (bromhydrate de scopolamine) ou un médicament équivalent contre le mal de mer.
- Comprimés de chlorure de sodium (contre les spasmes musculaires du coup de chaleur).
- Un soluté injectable de pénicilline-retard, par exemple : pénicilline G procaine renforcée (pénicilline G procaine avec adjonction de pénicilline cristallisée) ou P.A.M. (pénicilline G procaine en solution huileuse avec addition de monostéarate d'aluminium) ou pénicilline G benzathine.
- * Un antibiotique par voie orale, par exemple : chlorhydrate d'oxytétracycline ou pénicilline V.
- * Une préparation antihistaminique.
Un médicament contre l'acidité gastrique.
Des laxatifs.

- * Facultatif.

e. Autres préparations ou articles:

Huile d'olive (ou un équivalent).

Un exemplaire de la *Liste internationale des centres de traitement pour maladies vénériennes dans les ports* publiée par l'Organisation mondiale de la santé.

Des carnets individuels de traitement (maladies vénériennes) selon le modèle annexé à la susdite publication.

Parmi les médicaments énumérés ci-dessus, les comprimés de dérivés de l'acide barbiturique, les comprimés de phosphate de codéine, le soluté injectable de morphine et les teintures d'opium et de belladone devraient être tenus sous clé par le capitaine du navire, ou par tout autre officier responsable, à qui devrait également être confiée la garde de la procaine et de la pénicilline.

C. Instruments de chirurgie, matériel et équipement

Thermomètre.

Seringue hypodermique et aiguilles (pour injections de sérum et autres injections).

Fils pour sutures et ligatures (catgut, crin de Florence).

Aiguilles à sutures (éventuellement un porte-aiguilles).

Pincés hémostatiques.

Pincés à échardes.

Pincés à disséquer.

Bistouri (inoxydable).

Ciseaux chirurgicaux.

Garrot.

Spatule oculaire.

Œillère.

Compte-gouttes.

Sondes en caoutchouc souple de calibres divers.

Attelles (en bois ou en métal).

Bassin de lit.

Urinal.

Cuvette haricot.

Tasse pour malade («canard»).

Bouillotte.

Brancard (d'un modèle permettant de transporter les malades d'une partie du navire à une autre, par exemple, brancard de Neil-Robertson ou équivalent).

Ciseaux à pansements.

Porte-coton en bois.

Bandes.

Coton hydrophile.

Sparadrap adhésif.

Bandes adhésives élastiques.

* Bandes plâtrées.

* Facultatif.

Recommandation (n° 106) concernant les consultations médicales par radio aux navires en mer

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail, convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 29 avril 1958, en sa quarante et unième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions concernant les consultations médicales par radio aux navires en mer, question qui est comprise dans le cinquième point à l'ordre du jour de la session,

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une recommandation,

adopte, ce treizième jour de mai mil neuf cent cinquante-huit, la recommandation ci-après, qui sera dénommée Recommandation sur les consultations médicales en mer, 1958 :

La Conférence recommande aux Membres d'appliquer les dispositions suivantes :

Les Membres devraient prendre toutes dispositions pour garantir au moyen d'arrangements préalables :

- a. Que le service des consultations médicales par radio aux navires en mer soit assuré gratuitement à toute heure du jour et de la nuit ;
- b. Que les consultations médicales comportent, en cas de besoin et lorsque cela est possible, des conseils de spécialistes ;
- c. Qu'une bonne utilisation soit faite des possibilités de consultations radiomédicales, notamment en donnant des instructions au personnel navigant et en publiant des manuels ou livrets médicaux qui indiquent avec clarté et concision le genre de renseignements pouvant aider le médecin à formuler son avis, de sorte qu'une personne se trouvant à bord d'un navire et qui demanderait un avis médical par radio comprenne quels renseignements sont nécessaires au médecin ainsi consulté ;
- d. Qu'il y ait à bord des navires pourvus d'installations de radio une liste complète et à jour des stations de radio par l'intermédiaire desquelles des consultations médicales peuvent être obtenues, liste qui serait sous la garde de l'officier radiotélégraphiste ou, dans le cas des navires de faible tonnage, de la personne responsable de la radio.

Recommandation (n° 107) concernant l'engagement des gens de mer appelés à servir à bord de navires immatriculés dans les pays étrangers

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 29 avril 1958, en sa quarante et unième session,

Soulignant l'inquiétude sérieuse qu'elle éprouve à constater la tendance qu'ont les ressortissants de certains pays maritimes à servir sur des

navires d'autres pays sans que des conventions collectives normalement négociées leur assurent la protection et les conditions de travail accordées sur les navires de leur propre pays,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions concernant l'engagement des gens de mer, question qui constitue le troisième point à l'ordre du jour de la session,

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une recommandation,

adopte, ce treizième jour de mai mil neuf cent cinquante-huit, la recommandation ci-après, qui sera dénommée Recommandation sur l'engagement des gens de mer (navires étrangers), 1958:

1. Chaque Membre devrait faire tout ce qui est en son pouvoir en vue de décourager les gens de mer qui se trouvent sur son territoire de s'engager ou d'accepter de s'engager sur un navire immatriculé à l'étranger, si les conditions dans lesquelles ils doivent être engagés ne sont pas, d'une façon générale, conformes à celles prévues par les conventions collectives et les normes sociales acceptées par les organisations reconnues d'armateurs et de gens de mer dans les pays maritimes où ces conventions et ces normes sont traditionnellement observées.

2. Chaque Membre devrait, en particulier, s'assurer du fait que des arrangements satisfaisants existent pour que tout marin employé sur un navire immatriculé à l'étranger:

- a. Soit rapatrié, lorsqu'il est débarqué dans un port étranger pour une cause dont il n'est pas responsable:
 - (i) soit au port d'engagement;
 - (ii) soit à un port de son pays ou du pays dont il relève;
 - (iii) soit à tout autre port fixé par accord entre l'intéressé et le capitaine ou l'armateur, avec l'approbation de l'autorité compétente ou sous réserve d'autres garanties appropriées;
- b. Reçoive des soins médicaux et des prestations d'entretien, lorsqu'il est débarqué dans un port étranger en raison d'une maladie ou d'un accident survenus, sans faute intentionnelle de sa part, au service du navire.

Recommandation (n° 108) concernant les conditions de vie, de travail et de sécurité des gens de mer en rapport avec l'immatriculation des navires

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail, convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 29 avril 1958, en sa quarante et unième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions concernant les transferts de pavillon en rapport avec les conditions de vie, de travail et de sécurité, question qui constitue le quatrième point à l'ordre du jour de la session,

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une recommandation,

adopte, ce quatorzième jour de mai mil neuf cent cinquante-huit, la recommandation ci-après, qui sera dénommée Recommandation sur les conditions de vie, de travail et de sécurité des gens de mer, 1958 :

Considérant que les conditions de travail ont une grande influence sur la sécurité de la vie en mer;

Considérant que les problèmes en cause ont été mis spécialement en évidence par l'importance du tonnage immatriculé dans les pays qui n'étaient pas considérés, jusqu'à présent, comme traditionnellement maritimes;

Considérant que la convention sur la haute mer adoptée par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer et ouverte à la signature des Etats le 29 avril 1958 contient un ensemble de dispositions concernant :

- (i) le droit de tout Etat de faire naviguer des navires arborant son pavillon;
- (ii) la condition, en ce qui concerne la nationalité des navires, selon laquelle «il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire», l'Etat devant «notamment exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines technique, administratif et social sur les navires battant son pavillon»;
- (iii) l'obligation faite à tout Etat de prendre à l'égard des navires arborant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer notamment en ce qui concerne la composition et les conditions de travail des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables en matière de travail;

Considérant les dispositions de la recommandation sur l'engagement des gens de mer (navires étrangers), 1958;

Considérant les dispositions de la convention sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946,

La Conférence recommande d'appliquer les dispositions suivantes :

Le pays d'immatriculation devrait accepter toutes les obligations que comporte l'immatriculation d'un navire et exercer effectivement une juridiction et un contrôle en ce qui concerne la sécurité et les conditions de vie

des marins à bord de ses navires de mer affectés au commerce; il devrait en particulier:

- a. Elaborer et mettre en vigueur des règlements prévoyant que tous les navires inscrits sur son registre doivent se conformer à des normes de sécurité acceptées sur le plan international;
- b. Prendre des dispositions en vue du fonctionnement d'un service approprié d'inspection des navires, répondant à l'importance du tonnage inscrit sur son registre, et faire en sorte que tous les navires inscrits sur ce registre soient inspectés régulièrement pour donner effet aux règlements promulgués en vertu de l'alinéa a ci-dessus;
- c. Créer, tant dans son territoire qu'à l'étranger, les organismes nécessaires, contrôlés par le gouvernement et chargés de surveiller l'inscription au rôle d'équipage et le licenciement des gens de mer;
- d. Assurer que les conditions de service des gens de mer soient conformes aux normes acceptées généralement par les pays traditionnellement maritimes ou veiller à ce qu'il en soit ainsi;
- e. Assurer, par voie de réglementation ou de législation, à moins que des dispositions n'existent déjà à cet effet, la liberté syndicale des gens de mer embarqués sur ses navires;
- f. Prendre, par voie de réglementation ou de législation, des mesures adéquates pour assurer, conformément aux pratiques suivies dans les pays traditionnellement maritimes, le rapatriement des gens de mer embarqués sur ses navires;
- g. Veiller à ce que des dispositions adéquates et satisfaisantes soient prises pour l'examen des candidats aux certificats de capacité et pour la délivrance de ces certificats.

Recommandation (n° 27) concernant le rapatriement des capitaines et des apprentis

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail de la Société des Nations,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 7 juin 1926, en sa neuvième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions concernant le rapatriement des capitaines et des apprentis, question comprise dans le premier point de l'ordre du jour de la session, et

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une recommandation,

adopte, ce vingt-troisième jour de juin mil neuf cent vingt-six, la Recommandation ci-après à soumettre à l'examen des Membres de l'Organisation internationale du Travail, en vue de lui faire porter effet sous forme de loi nationale ou autrement, conformément aux dispositions de la Partie XIII du Traité de Versailles et des Parties correspondantes des autres Traités de Paix :

La Conférence recommande que les Gouvernements prennent des mesures en vue d'assurer le rapatriement des capitaines et le rapatriement des apprentis engagés par contrat spécial, qui ne bénéficient pas des dispositions du projet de convention concernant le rapatriement des marins adopté par la Conférence générale à sa neuvième session.

**Recommandation (n° 28) concernant les principes généraux
de l'inspection du travail des gens de mer**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail de la Société des Nations,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 7 juin 1926, en sa neuvième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions concernant la détermination de principes généraux pour l'inspection du travail des gens de mer, deuxième question inscrite à l'ordre du jour de la session, et

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une recommandation,

adopte, ce vingt-deuxième jour de juin mil neuf cent vingt-six, la Recommandation ci-après à soumettre à l'examen des Membres de l'Organisation internationale du Travail, en vue de lui faire porter effet sous forme de loi nationale ou autrement, conformément aux dispositions de la Partie XIII du Traité de Versailles et des Parties correspondantes des autres Traités de Paix :

Considérant que, parmi les méthodes et les principes d'une importance particulière et urgente pour le bien-être physique, moral et intellectuel des travailleurs, le Traité de Versailles et les autres Traités de Paix ont fait un devoir à l'Organisation internationale du Travail d'attacher une attention spéciale aux problèmes de l'inspection des conditions du travail, afin d'assurer l'application des lois et règlements pour la protection des travailleurs ;

Considérant que la Conférence internationale du Travail a adopté, au cours de sa cinquième session (octobre 1923), une « Recommandation concer-

nant les principes généraux pour l'organisation de services d'inspection destinés à assurer l'application des lois et règlements pour la protection des travailleurs»;

Que cette Recommandation s'inspire essentiellement de l'expérience acquise dans l'inspection des établissements industriels et qu'il serait d'ailleurs particulièrement difficile de l'appliquer ou même de l'adapter au travail des gens de mer qui, par sa nature et ses conditions, diffère essentiellement du travail industriel;

Considérant que l'inspection des conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer acquerra un intérêt de plus en plus grand à mesure que la législation pour la protection des gens de mer se développera dans les différents pays et que de nouvelles conventions concernant les conditions de travail des gens de mer seront adoptées par la Conférence;

Considérant, pour ces raisons, qu'afin de permettre aux Membres de profiter de l'expérience acquise en vue d'instituer ou de réorganiser leur service d'inspection des conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer, il y a intérêt à déterminer les principes généraux qui se dégagent de la pratique comme les plus propres à assurer l'application des mesures de protection des gens de mer;

La Conférence générale recommande à chaque Membre de l'Organisation internationale du Travail de prendre en considération les principes suivants:

I. OBJET DE L'INSPECTION

1. L'autorité ou les autorités chargées, dans chaque pays, de l'inspection des conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer doivent avoir pour tâche essentielle d'assurer l'application de toutes les lois et règlements concernant ces conditions et la protection des gens de mer dans l'exercice de leur profession;

2. Dans la mesure où il apparaîtrait utile et possible de confier aux autorités de contrôle, en raison de l'expérience que leur donne leur fonction essentielle, des tâches accessoires de caractère social variant suivant les préoccupations, les coutumes ou les traditions des divers pays, ces tâches pourront leur être assignées, à titre complémentaire, à condition:

- a. Qu'elles ne puissent en rien porter atteinte à l'accomplissement de leur fonction essentielle;
- b. Qu'elles ne puissent en rien compromettre l'autorité et l'impartialité dont les agents de contrôle ont besoin auprès des armateurs et des gens de mer.

II. ORGANISATION DE L'INSPECTION

La Conférence recommande :

3. Que, partout où cela sera compatible avec les pratiques administratives, et afin d'assurer la plus grande uniformité possible dans l'application des lois et règlements relatifs aux conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer, les divers services ou autorités chargés d'assurer le contrôle de ces lois et règlements dépendent d'une même administration centrale;

4. Que, lorsque les pratiques administratives adoptées en cette matière ne permettront pas une telle centralisation du contrôle, les divers services ou administrations dont l'activité est consacrée, en tout ou en partie, à la protection des gens de mer soient mis en mesure de profiter de leurs expériences réciproques et de régler leurs méthodes selon les principes communs qui auront paru les plus efficaces;

5. Qu'à cet effet, une liaison étroite et une collaboration constante soient établies entre ces divers services ou administrations dans toute la mesure compatible avec les pratiques administratives de chaque pays et suivant les modalités jugées les plus opportunes (échanges de rapports, d'informations, réunions périodiques, etc.);

6. Qu'en outre des relations régulières soient instituées entre les divers services ou administrations chargés du contrôle de la réglementation des conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer et les autorités chargées de l'inspection du travail industriel, dans les domaines qui leur sont communs.

III. RAPPORTS DES SERVICES D'INSPECTION

La Conférence recommande :

7. Qu'un rapport annuel d'ensemble sur le contrôle des conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer soit établi par l'autorité centrale ou avec la collaboration des diverses autorités chargées de ce contrôle;

8. Que ce rapport annuel contienne une liste des lois et règlements nationaux concernant les conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer et le contrôle de la réglementation du travail maritime, ainsi que de toutes les modifications de ces lois et règlements, entrés en vigueur dans l'année;

9. Qu'il contienne également des tableaux statistiques accompagnés de tous commentaires utiles sur l'organisation et l'activité de l'inspection et

portant notamment autant que possible, et dans la mesure compatible avec la pratique administrative nationale, sur les points suivants :

- a. Le nombre des navires armés assujettis aux divers contrôles, ces navires étant classés suivant leur type nautique (bâtiments à propulsion mécanique et voiliers) et chaque catégorie étant elle-même divisée selon l'affectation;
- b. Le nombre des gens de mer effectivement embarqués à bord des diverses classes de navires;
- c. Le nombre des navires à bord desquels les agents de contrôle sont intervenus et l'indication de l'effectif de l'équipage de ces navires;
- d. Le nombre et la nature des infractions constatées par les agents de contrôle et des sanctions infligées;
- e. Le nombre, la nature et la cause des accidents du travail dont les gens de mer sont victimes;
- f. Les mesures prises pour l'application des dispositions des conventions internationales du travail relatives aux conditions de travail des gens de mer et l'effet donné à ces dispositions, soit par le moyen du rapport annuel adressé au Bureau international du Travail, conformément à l'article 408 du Traité de Paix, soit dans toute autre forme.

IV. POUVOIRS ET FONCTIONS DES INSPECTEURS

a. *Pouvoirs de surveillance.*

La Conférence recommande :

10. Que les autorités de contrôle, justifiant de leur identité, aient le droit, d'après la législation nationale :

- a. De visiter à l'improviste, à toute heure du jour ou de la nuit, dans les eaux territoriales nationales ou étrangères, et, dans des cas exceptionnels établis par la législation nationale et moyennant autorisation de l'autorité maritime, en mer, tout navire battant le pavillon national; étant entendu d'ailleurs que, dans la pratique, le moment et les conditions de cette visite devront être fixés de manière à éviter, autant que possible, d'apporter une gêne sérieuse à l'utilisation du navire;
- b. D'interroger sans témoins le personnel du navire ainsi que toutes autres personnes dont le témoignage pourrait leur paraître utile, de procéder à toutes enquêtes qu'elles jugeraient nécessaires et de demander communication de tous les papiers ou documents de bord dont la tenue est prescrite par les lois ou règlements et qui se réfèrent à l'objet de l'inspection;

11. Que les législations nationales contiennent des dispositions stipulant que les agents de contrôle seront tenus, soit par serment, soit par

toute autre méthode conforme aux pratiques administratives ou aux mœurs de chaque pays, et, sous peine de sanctions pénales ou de mesures disciplinaires appropriées, de ne point révéler le secret des affaires commerciales dont ils pourraient avoir connaissance dans l'exercice de leurs fonctions.

b. Pouvoirs de contrainte.

La Conférence recommande :

12. Que les autorités de contrôle aient le droit dans les cas graves, lorsque la santé ou la sécurité de l'équipage sont menacées, d'interdire, moyennant autorisation formelle de l'autorité maritime, la sortie d'un navire jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises à bord pour l'observation des dispositions légales, sous réserve de recours devant l'autorité administrative supérieure ou l'autorité judiciaire, suivant la législation des divers pays ;

13. Que l'interdiction de la sortie d'un navire soit considérée comme une mesure d'une gravité exceptionnelle, qui ne doit être employée qu'en dernier ressort, lorsque les autres moyens légaux dont dispose l'autorité de contrôle dans chaque pays pour faire respecter la loi auront été employés sans succès ;

14. Que les autorités de contrôle aient le pouvoir de prescrire dans des cas particuliers des mesures immédiates pour assurer l'application des lois et règlements concernant les conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer, sous réserve de recours devant l'autorité administrative supérieure ou l'autorité judiciaire, suivant la législation de chaque pays ;

15. Que l'autorité centrale ait le pouvoir d'accorder pour des cas particuliers des dérogations à certaines dispositions déterminées des lois ou règlements concernant les conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer, lorsque cette autorité estime que lesdites dispositions ont été pratiquement respectées, ou que leur observation n'est pas nécessaire en raison des circonstances particulières du cas envisagé, à la condition toutefois que les mesures prises ou les solutions adoptées pour atteindre le but visé soient d'une efficacité au moins égale à celle qui aurait résulté de l'observation stricte des dispositions légales ou réglementaires.

c. Droit de requérir le contrôle.

La Conférence recommande :

16. Que les législations nationales contiennent des dispositions assurant au capitaine d'un navire le droit de requérir le contrôle dans tous les cas où il le jugera nécessaire ;

17. Que les législations nationales contiennent des dispositions assurant aux membres de l'équipage d'un navire, dans les conditions déterminées

par elles, le droit de requérir le contrôle pour toutes les matières relatives à l'hygiène, à la sécurité du navire et à la réglementation des conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer.

d. Coopération des armateurs et des gens de mer au service d'inspection.

La Conférence recommande :

18. Que, dans la mesure compatible avec les pratiques administratives de chaque pays, et selon les modalités qui paraîtront les plus appropriées, les armateurs et les gens de mer soient appelés à coopérer au contrôle de l'application des lois et règlements relatifs aux conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer.

La Conférence appelle notamment l'attention des divers pays sur les méthodes de coopération suivantes :

- a. Il est essentiel que toutes facilités soient accordées aux gens de mer pour signaler librement aux autorités de contrôle, soit directement, soit par l'intermédiaire de leurs mandataires dûment autorisés, toute infraction à la loi commise sur le navire à bord duquel ces gens de mer sont employés; il est essentiel, en outre, que, dans la mesure du possible, il soit procédé promptement, par l'autorité de contrôle, à une enquête au sujet de telles plaintes et que ces plaintes soient considérées par l'autorité de contrôle comme absolument confidentielles;
- b. En vue d'assurer une coopération entière des armateurs et des gens de mer et de leurs organisations respectives au service d'inspection, et afin d'améliorer les conditions touchant la santé et la sécurité des gens de mer, il est désirable que les autorités de contrôle consultent de temps à autre les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer sur les meilleures dispositions à prendre à cet effet. Il est désirable également que des commissions mixtes, composées d'armateurs et de gens de mer, soient instituées et qu'elles aient les moyens de coopérer avec les différents services de contrôle à l'application des lois et règlements concernant les conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer.

e. Garanties à exiger des agents de contrôle.

La Conférence recommande :

19. Que les agents de contrôle soient choisis de manière à inspirer une pleine confiance tant aux armateurs qu'aux gens de mer et que, dans ce but, on exige d'eux :

- a. Les qualités garantissant une impartialité absolue dans l'exercice de leurs fonctions;

b. Les connaissances techniques qui sont nécessaires pour l'accomplissement de leurs fonctions;

Il est désirable que les services d'inspection comprennent, soit à titre permanent, soit à titre temporaire, au gré des autorités administratives, des personnes ayant effectué des services en mer;

20. Que, lorsque cela est nécessaire, ils soient assistés dans leurs fonctions par des experts compétents ayant la pleine confiance tant des armateurs que des gens de mer;

21. Que les agents du contrôle aient la qualité de fonctionnaires publics et soient dotés d'un statut organique les rendant indépendants des changements de gouvernement;

22. Qu'il leur soit interdit d'avoir un intérêt financier quelconque dans les entreprises placées sous leur contrôle.

f. Interventions diverses.

La Conférence recommande:

23. Que les agents du contrôle, particulièrement bien placés par la nature même de leurs fonctions pour observer les résultats pratiques de l'application des lois et règlements relatifs aux conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer, soient appelés, dans la mesure compatible avec les méthodes administratives de chaque pays, à contribuer à l'amélioration de la législation protectrice des gens de mer et à participer en outre d'une manière aussi effective que possible à la prévention des accidents;

24. Qu'ils soient appelés, dans la mesure compatible avec les pratiques administratives de chaque pays, à participer aux enquêtes sur les naufrages et accidents à bord et qu'ils aient le droit, éventuellement, de présenter des rapports sur les résultats de ces enquêtes;

25. Que, dans la mesure compatible avec les méthodes administratives de chaque pays, ils soient appelés à collaborer à la préparation des projets de lois et règlements relatifs à la protection des gens de mer.

RAPPORT du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale sur la quarante et unième session de la conférence internationale du travail et MESSAGE sur la ratification, par la Suisse, de diverses conventions internationales du travail (Du 11 décembre 1959)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1959
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	7964
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.12.1959
Date	
Data	
Seite	1101-1181
Page	
Pagina	
Ref. No	10 095 621

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.