



Instrument concernant la formation et les qualifications (gens de mer)

Synthèse

Parmi les instruments examinés consacrés au travail maritime, **deux conventions traitent de la formation et des qualifications des gens de mer:**

- [convention \(n° 53\) sur les brevets de capacité des officiers, 1936;](#)
- [convention \(n° 74\) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946.](#)

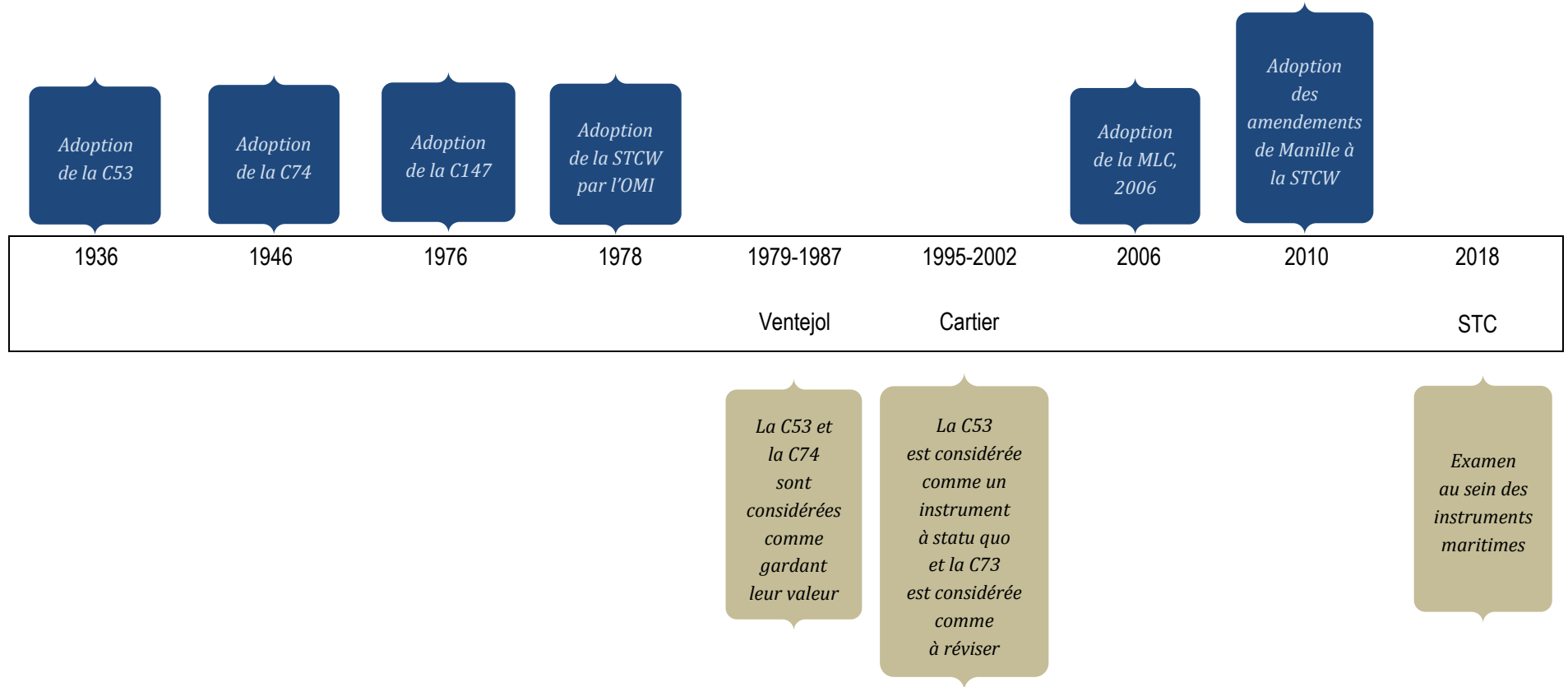
Statut des instruments examinés

	Recommandation du Groupe de travail Cartier	Suivi depuis le travail du Groupe de travail Cartier
Convention n° 53	Instrument à statut intérimaire	Révisée par la MLC, 2006
Convention n° 74	Instrument à réviser	Révisée par la MLC, 2006

Mesures possibles soumises pour examen

1. De classer la convention n° 53 en tant que «Normes dépassées» et de proposer son abrogation.
2. De classer la convention n° 74 en tant que «Normes dépassées» et de proposer son abrogation.

Instruments concernant la formation et les qualifications des gens de mer – Repères chronologiques



I. Approche normative de l'OIT concernant la formation et les qualifications des gens de mer

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

1. La [convention \(n° 53\) sur les brevets de capacité des officiers, 1936](#), s'applique à tous les navires effectuant une navigation maritime, sous réserve de certaines exceptions¹. Elle affirme que «nul ne peut exercer ou être engagé pour exercer à bord d'un navire auquel s'applique la présente convention les fonctions de capitaine ou patron, d'officier de pont chef de quart, de chef mécanicien et d'officier mécanicien chef de quart sans être titulaire d'un brevet, constatant sa capacité d'exercer ces fonctions, délivré ou approuvé par l'autorité publique du territoire où le navire est immatriculé. Il ne peut être dérogé aux dispositions du présent article qu'en cas de force majeure.» Elle renvoie à la législation nationale le soin de fixer l'âge minimum et l'expérience professionnelle à exiger des candidats à chaque catégorie de brevets de capacité ainsi que les conditions d'examens et de contrôle de l'aptitude exigée pour les fonctions correspondant aux brevets auxquels ils sont candidats. Un régime d'inspections et de sanctions doit par ailleurs être organisé.
2. La [convention \(n° 74\) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946](#), vient compléter les normes de l'OIT concernant la formation des gens de mer, en s'attachant au matelot qualifié. Elle affirme donc que «nul ne peut être engagé à bord d'un navire comme matelot qualifié s'il n'est considéré comme compétent, aux termes de la législation nationale, pour accomplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un membre de l'équipage affecté au service du pont (autre qu'un officier, un membre de la maistrance ou un matelot spécialisé) et s'il n'est titulaire d'un certificat de capacité de matelot qualifié délivré en conformité des dispositions des articles ci-après». Elle renvoie à la législation nationale le soin de définir les conditions d'âge, d'expérience et de qualification requises, tout en apportant un cadre minimal (18 ans pour la condition d'âge, 36 mois pour la période minimum de service en mer, sous réserve d'exceptions). Les conditions liées à la qualification sont envisagées en rapport à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS, version 1929). La question de la reconnaissance des certificats de capacité est aussi abordée.
3. La [convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée \(MLC, 2006\)](#) a repris les apports des instruments antérieurs de 1936 et de 1946 sous la règle 1.3. Elle exige que, pour travailler à bord d'un navire, les marins aient suivi une formation, soient titulaires d'un certificat de capacité ou soient qualifiés à un autre titre pour exercer leurs fonctions. Le rapprochement avec les instruments de l'Organisation maritime internationale (OMI) est explicite puisque les formations et brevets délivrés conformément aux règles établies par ces instruments sont considérés comme répondant aux exigences de la MLC, 2006. Une formation individuelle à la sécurité doit avoir été suivie avec succès par tous les gens de mer autorisés à travailler à bord. Il faut souligner en outre le champ d'application élargi de la MLC, 2006, qui protège les gens de mer ou marins définis comme des «personnes employées ou engagées ou

¹ L'article 1^{er} de la convention indique ainsi que sont exclus: les navires de guerre; les navires d'Etat et des navires au service d'une administration publique, qui n'ont pas une affectation commerciale; des navires en bois de construction primitive tels que «dhows» et jonques. Par ailleurs, la législation nationale peut accorder des dérogations totales ou partielles pour les navires d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux.

travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique», c'est-à-dire les «navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques»².

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

4. La convention n° 53 a été adoptée en 1936. Elle a enregistré 37 ratifications. La ratification de la MLC, 2006, a entraîné à ce jour la dénonciation de cet instrument par 24 Etats³. Treize Etats Membres restent liés par cette convention⁴. Un commentaire de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations (CEACR) est en attente de réponse concernant des problèmes d'application⁵.

² Art. II, paragr. 4. La MLC, 2006, ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires.

³ En application de l'article X de la MLC, 2006.

⁴ Demeurent liés par la convention n° 53: le Brésil, Cuba, Djibouti, l'Egypte, les Etats-Unis, l'ex-République yougoslave de Macédoine, Israël, la Libye, la Mauritanie, le Mexique, le Pérou, la République arabe syrienne et la Turquie. Pour ce qui est de l'ex-République yougoslave de Macédoine, la CEACR a noté l'indication du gouvernement selon laquelle le pays ne dispose d'aucune flotte maritime, n'a pas de navire immatriculé sous son pavillon et n'a aucune législation relative aux questions traitées dans les conventions maritimes de l'OIT. L'instrument de ratification de la MLC, 2006, par la Syrie a été reçu par le Bureau mais n'a pas encore été enregistré (en attente de la déclaration concernant la sécurité sociale). Par ailleurs, cette convention a été déclarée applicable aux territoires non métropolitains suivants: Samoa américaines (Etats-Unis), Polynésie française (France), Terres australes et antarctiques françaises (France), Guam (Etats-Unis), Porto Rico (Etats-Unis) et Iles Vierges américaines (Etats-Unis).

Parmi les 13 Etats Membres qui restent liés par la convention n° 53, seule l'ex-République yougoslave de Macédoine n'est pas partie à la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW), très probablement pour les raisons indiquées ci-dessus.

⁵ Il concerne la Mauritanie (demande de prendre les mesures nécessaires afin de permettre que les dérogations aux prescriptions de la convention ne soient permises qu'en cas de force majeure).

-
5. La convention n° 74 a été adoptée en 1946. Elle a enregistré 29 ratifications. La ratification de la MLC, 2006, a entraîné à ce jour la dénonciation de cet instrument par 24 Etats. Cinq Etats Membres restent liés par cette convention ⁶. Quatre commentaires de la CEACR sont en attente de réponse concernant des problèmes d'application ⁷.

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

A. Statut

6. Au cours de l'examen réalisé dans le cadre des travaux du **Groupe Ventejol**, le Conseil d'administration a classé les conventions n°s 53 et 74 dans la catégorie des instruments existants dont il convient de promouvoir en priorité la ratification et l'application ⁸.
7. A la suite des travaux du **Groupe Cartier**, le Conseil d'administration a décidé que la convention n° 53 devait être classée parmi les autres instruments (statu quo) et que la convention n° 74 devait être classée parmi les instruments à réviser ⁹. Concernant cette dernière, deux difficultés ont été mises en évidence: le faible nombre de ratifications enregistrées et l'apparition d'un instrument ayant une approche plus moderne et qui est régulièrement mis à jour (la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW)). Des risques de chevauchement sont soulignés par les Etats Membres. Une révision dans le sens d'une prise en compte, voire d'un alignement sur la STCW, semblait réclamée par les Etats consultés.

⁶ Demeurent liés par la convention n° 74: l'Angola, l'Egypte, les Etats-Unis, l'ex-République yougoslave de Macédoine et la Guinée-Bissau. Pour ce qui est de l'ex-République yougoslave de Macédoine, voir l'information donnée ci-dessus. Par ailleurs, cette convention a été déclarée applicable aux territoires non métropolitains suivants: Aruba (Pays-Bas), Partie caribéenne des Pays-Bas, Chine – Région administrative spéciale de Hong-kong, Chine – Région administrative spéciale de Macao, Terres australes et antarctiques françaises (France), Guam (Etats-Unis), Guernesey (Royaume-Uni), Jersey (Royaume-Uni), Porto Rico (Etats-Unis), Sint-Maarten (Pays-Bas) et Iles Vierges américaines (Etats-Unis).

Parmi les 5 Etats qui restent liés par la convention n° 74, seule l'ex-République yougoslave de Macédoine n'est pas partie à la STCW.

⁷ Ils concernent: l'Angola (demande d'information sur la manière dont les nouvelles lois en la matière donnent effet aux dispositions de la convention); la Chine – Région administrative spéciale de Macao (notant que la période minimum de service à la mer prescrite dans la législation pour les marins embarqués sur des navires effectuant une navigation locale est conforme aux exigences de la convention, la CEACR demande d'indiquer les mesures prises pour assurer que les mêmes conditions s'appliquent à la délivrance des certificats de capacité de matelot qualifié pour les marins embarqués sur des navires effectuant une navigation autre que locale); la Guinée-Bissau (demande d'information sur la manière dont la loi générale sur le travail révisée donne effet à la convention); et Jersey (Royaume-Uni) (demande de clarification sur la législation applicable).

⁸ Voir les *Bulletins officiels*, vol. LXII, 1979, série A, et vol. LXX, 1987, série A.

⁹ Voir le document [GB.277/LILS/WP/PRS/1/1](#).

B. Mise en application et consolidation

8. La convention n° 53 (articles 3 et 4) figure à l'annexe de la [convention \(n° 147\) sur la marine marchande \(normes minima\), 1976](#). Ceci n'est pas le cas de la convention n° 74. Les Etats qui ont ratifié la convention n° 147 s'engagent à vérifier que leur législation équivaut, dans l'ensemble¹⁰, aux conventions ou aux articles de conventions auxquels il est fait référence dans l'annexe, pour autant que l'Etat ne soit pas autrement tenu de donner effet aux conventions en question. A ce sujet, parmi les 14 Etats Membres qui restent liés par la convention n° 147, seuls 5 ont ratifié la convention n° 53. Neuf Etats sont donc tenus d'avoir une législation équivalente, dans l'ensemble, à la convention n° 53 conformément à l'article 2 a) de la convention n° 147¹¹.
9. Les conventions nos 53 et 74 ont été révisées par la MLC, 2006. Ces deux conventions sont fermées à la ratification¹². La consolidation opérée en 2006 a opté pour une reprise limitée des instruments antérieurement adoptés par l'OIT sur le sujet de la formation et des qualifications¹³.

C. Situation au regard des normes internationales du travail

10. La question de la formation et des qualifications est traitée à la règle 1.3 de la MLC, 2006¹⁴. Elle reconnaît expressément que la formation et les certificats délivrés conformément aux prescriptions de la STCW sont considérés comme répondant aux exigences de la MLC, 2006, et sont donc acceptables. Il apparaît, au moment de la préparation de la MLC, 2006, que le choix a été opéré de réduire le rôle de l'OIT et de renvoyer à l'OMI le soin de définir les règles internationalement applicables en la matière. Cela faisait suite à une communication

¹⁰ BIT: *Etude d'ensemble de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations*, Conférence internationale du Travail, 77^e session, 1990, [Etude d'ensemble des rapports concernant la convention \(n° 147\) sur la marine marchande \(normes minima\) et la recommandation \(n° 155\) sur la marine marchande \(amélioration des normes\), 1976](#) (Genève, 1990), pp. 41 et suiv.

¹¹ Il s'agit de l'Azerbaïdjan, du Costa Rica, de la Dominique, de l'Islande, de l'Iraq, du Kirghizistan, du Tadjikistan, de la Trinité-et-Tobago et de l'Ukraine.

¹² Voir la note introductive sur ce point préparée pour la troisième réunion de la STC.

¹³ Voir la règle 1.3 de la MLC, 2006.

¹⁴ La règle 1.3 stipule que:

1. Pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions.

2. Les gens de mer ne doivent être autorisés à travailler à bord d'un navire que s'ils ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.

3. Les formations et brevets conformes aux instruments ayant force obligatoire adoptés par l'Organisation maritime internationale sont considérés comme répondant aux prescriptions des paragraphes 1 et 2 de la présente règle.

4. Tout Membre qui, au moment où il ratifie la présente convention, est lié par les dispositions de la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, doit continuer à s'acquitter des obligations découlant de cet instrument, sauf si des dispositions à caractère contraignant portant sur la question ont été adoptées par l'Organisation maritime internationale et sont entrées en vigueur, ou jusqu'à ce que tel soit le cas, ou jusqu'à ce que cinq ans se soient écoulés depuis l'entrée en vigueur de la présente convention conformément au paragraphe 3 de l'article VIII, la date la plus rapprochée étant retenue.

de l'OMI, qui se disait prête à assumer la responsabilité des prescriptions en matière de formation et de délivrance des brevets des matelots qualifiés si l'OIT lui transférait ces responsabilités. Ce transfert a été accepté, mais il a néanmoins été convenu qu'il était nécessaire d'inclure des dispositions générales sur la formation dans la MLC, 2006, notamment pour justifier la fermeture à ratification des conventions n^{os} 53 et 74, et par ailleurs d'assurer que toute personne qui ne serait pas couverte par les dispositions de la STCW serait formée ou posséderait une qualification. Il convient de noter que ce transfert de la responsabilité ne s'étend pas à la formation des cuisiniers, laquelle demeurera de la compétence de l'OIT ¹⁵.

- 11.** Etant donné que des amendements à la STCW étaient en préparation lors de l'élaboration de la MLC, 2006, il a été décidé d'ajouter une disposition transitoire pour tenir compte des Membres ayant ratifié la convention n^o 74. En effet, comme la ratification de la MLC, 2006, entraîne la dénonciation des conventions révisées, celle-ci aurait pour effet de diminuer la protection existante pendant l'intervalle précédant l'adoption et l'entrée en vigueur d'arrangements appropriés en vertu des instruments de l'OMI ¹⁶. Ceci a donné lieu à l'inclusion du paragraphe 4 de la règle 1.3:

4. Tout Membre qui, au moment où il ratifie la présente convention, est lié par les dispositions de la convention (n^o 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, doit continuer à s'acquitter des obligations découlant de cet instrument, sauf si des dispositions à caractère contraignant portant sur la question ont été adoptées par l'Organisation maritime internationale et sont entrées en vigueur, ou jusqu'à ce que tel soit le cas, ou jusqu'à ce que cinq ans se soient écoulés depuis l'entrée en vigueur de la présente convention conformément au paragraphe 3 de l'article VIII, la date la plus rapprochée étant retenue ¹⁷.

- 12.** Cette disposition transitoire n'est plus d'application depuis l'entrée en vigueur des amendements de Manille à la STCW, le 1^{er} janvier 2012.
- 13.** Un des enjeux récurrents de l'application des conventions sur le travail maritime concerne leur potentielle application à d'autres catégories de travailleurs que les gens de mer, au sens de la MLC, 2006. A cet égard, les conventions n^{os} 53 et 74, au regard de leur champ d'application, n'excluent pas explicitement les pêcheurs. Sur cette base, nombre de législations nationales ont établi un cadre commun pour les pêcheurs et les gens de mer. Il convient de rappeler à cet égard que l'éventuelle abrogation ou retrait d'une convention n'a pas d'effet sur une législation nationale qui aurait été adoptée en vue de lui donner effet, et que, de façon générale, cette mesure n'empêche pas un Etat de continuer à appliquer l'instrument en question s'il le souhaite ¹⁸. Il est également important de signaler ici que la question de la formation des pêcheurs est couverte par la convention (n^o 125) sur les brevets de capacité des pêcheurs, 1966, qui n'a pas été révisée par la convention (n^o 188) sur le travail dans la pêche, 2007.

¹⁵ Voir le [rapport I \(1A\)](#), Conférence internationale du Travail, 94^e session (maritime), 2006, p. 38.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ Les dispositions du paragraphe 4 de la règle 1.3 ne sont plus applicables (voir l'information donnée au paragraphe suivant).

¹⁸ Voir le [rapport VII \(2\)](#) soumis à la Conférence internationale du Travail, 106^e session, 2017, p 5.

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

14. Dans le cadre de l'examen visant à déterminer le statut des conventions n^{os} 53 et 74 relatives à la formation et aux qualifications des gens de mer, il convient de tenir compte des éléments d'appréciation suivants, qui sont particulièrement pertinents:

- 1) Les conventions n^{os} 53 et 74 apparaissent dépassées quant aux règles aujourd'hui internationalement admises, qui proviennent des instruments adoptés sous l'égide de l'OMI (STCW), auxquels la MLC, 2006, renvoie.
- 2) Cependant, un nombre restreint d'Etats n'ayant pas ratifié la MLC, 2006, demeurent liés à ces instruments. Ils sont notamment déclarés applicables dans plusieurs territoires non métropolitains. La convention n^o 53 est un instrument intégré au système de la convention n^o 147 qui, dans ce cadre, reste pertinente pour 9 Etats.
- 3) Au moment de l'élaboration de la MLC, 2006, l'OIT a accepté de transférer la responsabilité des prescriptions en matière de formation et de délivrance des brevets des matelots qualifiés à l'OMI, à l'exception des cuisiniers. Par ailleurs, à l'exception de l'ex-République yougoslave de Macédoine, tous les Etats qui restent liés par les conventions n^{os} 53 et 74 ont déjà ratifié la STCW.

IV. Mesures possibles soumises pour examen concernant ces instruments

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

1. De classer la convention n^o 53 en tant que «Normes dépassées» et proposer son abrogation.
2. De classer la convention n^o 74 en tant que «Normes dépassées» et proposer son abrogation.